Der neue Nordwesten

Northern Pacific Railroad Company

Einwanderungs-Bureau,

51 Front Str. 51

Portland, Oregon.

Alle Einwanderer werden ersucht, bei ihrer Ankunft in Portland sofort im Einwanderungs-Bureau vorzusprechen, wo man ihnen unentgeltlich ausführliche Auskunft über Reiserouten, Eisenbahnen, Regierungs- und andere Ländereien in Oregon, Washington Territorium, Idaho u. s. w. ertheilen wird.

Auskunft und Karten werden gratis gegeben.

Eine vollständige Sammlung von landwirthschaftlichen und anderen Produkten des großen Nordwestens kann zu jeder Zeit in obigem Bureau besichtigt werden.

Cataloge und Getreideproben werden auf Verlangen portofrei zugesandt und Briefe schnell beantwortet.

Man adressire:

Bureau of Immigration,

Portland, Oregon.

Der Neue Nordwesten.

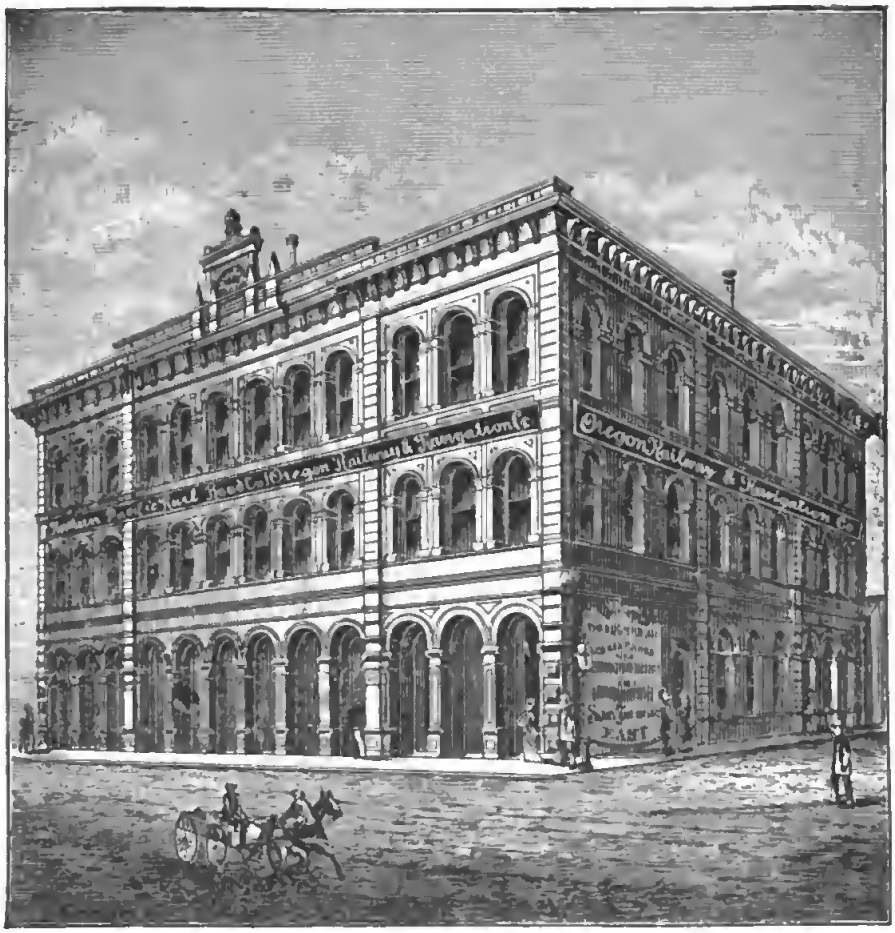
Oregon und Washington Territory.

Mit einer Karte und zehn Bildern.

Zur Belehrung für Auswanderer.

New York:
Druck der „New Yorker Zeitung," 7 Frankfort Str.
1882.

Preis 25 Cents.



Bureaux der Northern Pacific Eisenbahn und der Oregon Eisenbahn- und Schifffahrts-Gesellschaft, Portland, Oregon.

Einleitung.

Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, in den nachfolgenden Blättern auf die außerordentlich günstigen Verhältnisse aufmerksam zu machen, die den Staat Oregon und das Territorium Washington befähigen, eine ungeheure Bevölkerung in sich aufzunehmen und mit verhältnißmäßiger Leichtigkeit zu ernähren.

Obgleich der große Nordwesten am Stillen Ocean an natürlichen Hülfsquellen reicher ist, als irgend ein anderer Theil der Vereinigten Staaten, so ist doch nur wenig Kenntniß über diese reichen Ländereien ins große Publikum gedrungen, weil naturgemäß der aus Europa kommende Ansiedler sich zuerst im Osten niederließ, um so mehr, als die Verkehrswege im fernen Westen bis vor wenigen Jahren ganz unzureichend waren.

Was jetzt aber den Ansiedler nach dem großen Nordwesten zieht, sind: ein mildes, gleichmäßiges, gesundes Clima, das sich nur wenig von dem Deutschlands unterscheidet, ein außerordentlich fruchtbarer Boden, ergiebige Fischereien, großer Mineral-Reichthum und ein nahezu unerschöpflicher Bestand an Nutzholz. Die Erzeugnisse dieser gesegneten Länder schnell und billig nach entlegenen Gegenden schaffen zu können, ist der Hauptgesichtspunkt gewesen, der in der jüngsten Zeit bei Anlage aller Verkehrswege ins Auge gefaßt worden ist. So sehen wir mit staunenswerther Schnelligkeit zahlreiche Eisenbahnlinien entstehen, die, soweit sie schon im Betriebe sind, bereits jetzt einen äußerst günstigen Einfluß auf Handel und Verkehr ausüben.

Bis zum Jahre 1879 war man in dem ganzen, östlich des Cascaden-

Gebirges liegenden ungeheuren Gebiete einzig und allein auf die kümmerlichen Verkehrswege angewiesen, die eine Anzahl von Capitalisten dort gebaut hatte. Diese Gesellschaft besaß die meisten der die Flüsse Columbia und Willamette befahrenden Dampfboote, mit deren Hülfe sie, so gut es ging, den Verkehr entlang der Ufer dieser Ströme vermittelte. Die Schwierigkeit jedoch bei diesem Verkehr lag darin, daß der Columbia-Fluß zwei Wasserfälle besitzt, um die herum Eisenbahnen gebaut werden mußten, und da die Bodenerzeugnisse, die aus der östlich des Cascaden-Gebirges gelegenen reichen Gegend kamen, über diese vielfach unterbrochene Route transportirt werden mußten, so ist es leicht begreiflich, daß das häufige Umladen nicht allein ihre Güte sehr beeinträchtigte, sondern auch die Frachtpreise ganz unverhältnißmäßig erhöhte.

Was die Bevölkerung des Nordwestens am Stillen Ocean brauchte, war eine direkte Eisenbahnlinie, welche den Stillen mit dem Atlantischen Ocean in unmittelbare Berührung bringen würde, und seit die Nord-Pacific-Eisenbahn in die Hände ihrer jetzt an der Spitze des Unternehmens stehenden Leiter übergegangen ist, die den Bau von beiden Endpunkten in Angriff genommen haben, erschließen sich jene gesegneten Landstriche schnell der Außenwelt.

Diesen Wendepunkt bildete der Sommer des Jahres 1879. Zu jener Zeit war es nach langen und eifrigen Bemühungen gelungen, ein bedeutendes Capital flüssig zu machen, die „Oregon Eisenbahn- und Schifffahrts-Gesellschaft" wurde gegründet und große Unternehmen, die zur Hebung von Handel und Verkehr entworfen waren, ebenso rasch wie erfolgreich zur Ausführung gebracht. Eine bereits bestehende Dampferlinie zwischen Oregon und San Francisco wurde von derselben Gesellschaft mit neuen prachtvollen eisernen Dampfern versehen und dem südlichen Ufer des Columbia-Flusses entlang eine direkte Bahn von Walla Walla nach Portland erbaut, die kürzlich dem Verkehr übergeben worden ist.

Behufs einer direkten Verbindung Portlands mit den Häfen des Puget-Sundes erbaut die Nord-Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft so eben eine über Kalama führende Bahnlinie. Die so lange schon versprochene Weiterführung der Oregon- und California-Eisenbahn und ihre Verbindung mit einer Zweiglinie der „Central-Pacific-Bahn" wird nun auch

in Bälde erfolgen. Auch die Verkehrserleichterungen im Willamette-Thal haben bedeutend zugenommen, ſeit neben den alten Eiſenbahnlinien ein Syſtem ſchmalſpuriger Nebenbahnen erbaut iſt. Oeſtlich des Cascadengebirges iſt die „Oregon-Eiſenbahn- und Schifffahrts-Geſellſchaft" mit einem ganzen Netz ſolid erbauter und gut ausgeſtatteter Zweigbahnen bis ins Herz der großen Weizengegend gedrungen. Eine andere Geſellſchaft, die „Oregon Verbeſſerungs-Compagnie," iſt ebenfalls eifrig am Werk, die Entwicklung des Landes zu fördern. Sie beſitzt eine ganze Flotte ſeetüchtiger und gut ausgeſtatteter Schiffe, welche den Verkehr zwiſchen allen nur irgendwie bedeutenden Häfen, von Alaska bis nach Süd-Californien, vermitteln, ſowie die bedeutendſten Kohlenminen am Stillen Ocean, deren Produkt nach San Francisco, Oregon und dem öſtlichen Waſhington Territorium abgeſetzt wird.

In Anbetracht deſſen, was die „Oregon Eiſenbahn- und Schifffahrts-Geſellſchaft" ſchon in Bezug auf Errichtung von Eiſenbahnlinien gethan hat, läßt ſich mit voller Berechtigung ſagen, daß ſie eine eifrige Mit- oder Vorarbeiterin zweier großen Ueberland-Eiſenbahn-Geſellſchaften geweſen iſt; denn einerſeits ſchließt ſich ihre Linie bei dem Zuſammenſtrömen vom Columbia und Snake der Nord-Pacific-Bahn an oder nimmt dieſelbe vielmehr auf, und andererſeits wird ſie im Grande Ronde-Thal ihre Verbindung mit der Oregon-Zweiglinie der Union-Pacific-Bahn in kürzeſter Zeit bewerkſtelligt haben. Tauſende von Arbeitern ſind im Dienſte dieſer rührigen Geſellſchaft beſchäftigt, und wo auch nur immer die Anlage einer Bahnlinie rathſam erſcheint, wird unverweilt zur Ausführung derſelben geſchritten.

Bis jetzt ſind 1800 Meilen von Eiſenbahn- und Dampferlinien in Betrieb, ganz abgeſehen von der 1470 Meilen langen Seeroute zwiſchen Portland, San Francisco und den Häfen des Puget-Sundes. Aller Vorausſicht nach wird noch vor Schluß des Jahres 1883 der größte Theil von etwa 6000 Meilen langen Haupt- und Zweigbahnen fertig und dem Betrieb übergeben ſein. Dieſe Linien werden ſich von St. Paul, im Staate Minneſota, bis nach Portland, dem Puget-Sund und San Francisco erſtrecken, Oregon und Waſhington in direkteſte Verbindung mit dem Oſten ſetzen und ſo den mannichfaltigen Erzeugniſſen des nordweſtlichen Pacific-Gebietes lohnenden Abſatz auf öſtlichen und europäiſchen Märkten ſichern. Schon jetzt iſt die Ausfuhr von hier

aus ein= ganz bedeutende. Im Jahre 1881 allein wurden über 10 Millionen Buſhel*) Weizen ausgeführt und 8—10 Millionen Pfund Schafwolle, der vielen anderen Artikel gar nicht zu gedenken. Nach Vollendung der Nord=Pacificbahn wird der Handel einen bisher noch ungeahnten Umfang annehmen.

Es läßt ſich deshalb ohne die geringſte Uebertreibung ſagen, daß Oregon und das Territorium Waſhington einer großen Zukunft entgegen gehen. Von der Natur mit verſchwenderiſcher Fülle ausgeſtattet, bedürfen ſie nur einer genügenden ſtrebſamen Bevölkerung und des nöthigen Kapitals, um, ehe noch ein Viertel=Jahrhundert verfloſſen ſein wird, als wirthſchaftliche Gemeinweſen erſten Ranges daſtehen zu können, denn Alles vereinigt ſich, ihnen ein friſches, fröhliches Gedeihen zu ſichern: herrliche Waſſerſtraßen, zahlreiche Schienenwege, fruchtbarſter Boden, Reichthum an Holz und Mineralien und ein vorzügliches Clima.

Das nordweſtliche Pacific=Gebiet kann ſomit, wie nicht leicht ein anderer Theil der Vereinigten Staaten, dem Einwanderer zur Anſiedlung dringend empfohlen werden. Ein junges, aufblühendes Land, frei von jenem Abſchaum der Menſchheit, der ſo häufig andere Staaten und beſonders große Städte unſicher macht, bietet es dem fleißigen, ſtrebſamen Manne eine vortreffliche Heimat, in der er ſich binnen Kurzem einen behaglichen Wohlſtand ſchaffen kann. In den nachfolgenden Blättern findet der Auswanderungsluſtige genügende Auskunft über alle hieſigen Verhältniſſe.

---

*) 1 Buſhel = 60 lb.

Geographie und Geſchichte.

Oregon.

Im Durchſchnitt mißt Oregon von Oſten nach Weſten 350 engliſche Meilen, und von Norden nach Süden 275 Meilen; die volle Länge der Küſtenlinie beträgt 285 Meilen, der Flächenraum 95,274 Quadratmeilen oder nahezu 61,000,000 Acker. Oregon iſt demnach größer als ganz Süddeutſchland.

Nach dem offiziellen Zählungsberichte von 1880 betrug damals die Bevölkerung des ganzen Staates 174,767 Seelen, was auf die Quadratmeile kaum zwei Bewohner ausmacht; da man nun im Jahre 1870 nur 90,973 Seelen zählte, ſo hatte der Staat im letzten Jahrzehnt um's Doppelte zugenommen. Es läßt ſich daraus der Schluß ziehen, daß Oregon im kräftigſten Aufblühen begriffen iſt.

Oregon wurde zu Anfang des 16. Jahrhunderts von Spaniern entdeckt und oberflächlich erforſcht, doch faßten dieſelben, obwohl ſie es im Namen der ſpaniſchen Krone in Beſitz nahmen, nicht feſten Fuß. Bis nahe zum Ende des 18. Jahrhunderts wurde es nur hin und wieder von engliſchen oder franzöſiſchen Seefahrern berührt. Erſt im Jahre 1792 ſegelte ein Amerikaner, Robert Gray, den mächtigen Fluß hinauf, den er nach ſeinem Schiff Columbia taufte. Alsbald nach jener Erforſchungsreiſe beanſpruchten die Vereinigten Staaten das Recht über jene heute als Oregon und Territorium Waſhington bekannten Gegenden, jedoch wurden dieſelben erſt im Jahre 1819 von Spanien abgetreten.

Eine im Jahre 1804 von zwei Offizieren der Ver. St. Armee, Lewis und Clarke, unternommene kühne Ueberlandreiſe trug zur Erforſchung jener Länderſtrecken weſentlich bei.

Im Jahre 1810 wurde von einem Capitän, Namens Nathaniel Winſhip, an der Südſeite des Columbia-Fluſſes, in der Nähe des heutigen Oak Point, die erſte Niederlaſſung gegründet, die jedoch bald darauf durch eine Ueberſchwemmung verwüſtet und deshalb verlaſſen wurde.

Johann Jakob Aſtor, der reiche deutſche Kaufherr aus New York, gründete 1811 eine Handels-Niederlaſſung an der Mündung des Columbia und nannte ſie Aſtoria.

Im Jahre 1824 wurden in Oregon die erſten Obſtbäume gepflanzt. Sieben Jahre ſpäter wurde im Willamette-Thal durch Beamte der Hudſon's Bay-Compagnie der erſte Verſuch mit der Anpflanzung von Weizen gemacht und fiel ſehr günſtig aus. Seit jener Zeit ſind dieſe Felder ununterbrochen bebaut worden und es ſpricht für die außerordentliche Fruchtbarkeit des dortigen Bodens gewiß die Thatſache, daß im Jahre 1879, alſo beinahe nach einem halben Jahrhundert, ein bei French Prärie, in Marion County, belegenes Weizenfeld einen Ertrag von 35 Buſhel per Acker aufzuweiſen hatte.

1832 wurde die erſte Schule errichtet, einige Jahre nachher mehrere Miſſions-Stationen gegründet und 1838 die erſte Druckerpreſſe ins Leben gerufen.

Jahrzehnte hindurch herrſchten zwiſchen den Vereinigten Staaten und England ſtete Grenzſtreitigkeiten, die eigentlich erſt im Jahre 1872 definitiv beigelegt wurden.

Im Jahre 1849 organiſirte der Congreß das Territorium Oregon, das damals 308,052 Quadratmeilen und 13,294 Einwohner zählte; in der Folge wurden das Territorium Waſhington und die nördlichen Theile von Idaho und Montana davon abgetrennt. Die Feindſeligkeiten mit Indianern haben ſeit einer Reihe von Jahren ſchon gänzlich aufgehört und leben dieſelben jetzt in Reſervationen, wo ſie von der Regierung mit dem Nöthigſten verſorgt und allmälig der Civiliſation zugänglich gemacht werden.

Im Jahre 1850 erließ der Congreß ein ſogenanntes „Schenkungs-Geſetz" (Donation Law), wonach den Anſiedlern aus der Zeit der proviſoriſchen Regierung der von ihnen innegehabte Beſitz gewährleiſtet wurde. Ebenſo enthielt dieſes Geſetz eine Beſtimmung, nach welcher Neu-Einwandernden eine gewiſſe Fläche Land zugeſprochen wurde, und zwar erhielt ein Ehepaar 640 Acker und ein einzelner Mann deren 320. Obgleich dieſes Geſetz nur kurze Zeit in Kraft blieb, ſo war der Einfluß, den es während ſeiner Dauer auf die Einwanderung ausübte, ein unverkennbar günſtiger.

Mit einer Bevölkerung von 52,465 Seelen wurde Oregon im Jahre 1859 als Staat in die Union aufgenommen, und die Entwickelung, welche es ſeit dieſer Zeit genommen hat, berechtigt zur Hoffnung, daß es in nicht ferner Zeit allen anderen Staaten gleich ſtehen, ja die meiſten ſogar überflügeln werde.

Das Territorium Waſhington.

Die nördliche Grenze des Territoriums Waſhington iſt, wie uns ein Blick auf die Karte zeigt, außerordentlich unregelmäßig Sie verdankt dieſe gewundene Geſtaltung einem nach langen Schwierigkeiten gefällten Schiedsſpruche, der dahin ging, daß, obgleich den Vereinigten Staaten eigentlich das Beſitzrecht über alles ſüdlich vom 49. Breitegrade gelegene

Land zukäme, dennoch Vancouver Island und verschiedene kleinere Distrikte unter der Oberherrschaft Englands verbleiben sollten, weil hier zu viele britische Niederlassungen sich befänden.

Die Länge des Territoriums von Norden nach Süden beträgt etwas über 200 engl. Meilen, seine größte Breite etwa 360, während die Küste eine Ausdehnung von 245 Meilen hat. Der Flächenraum beträgt 69,994 engl. Quadratmeilen oder 44,796,160 Acker und übertrifft somit das Königreich Würtemberg um mehr als das Doppelte. Bringt man den Flächenraum, den der Puget-Sund und die Gebirgsgegend einnehmen, hiervon in Abzug, so ist doch noch eine wirkliche Bodenfläche von 35,000,000 Acker vorhanden, von denen 20,000,000 Acker Waldland, 5,000,000 außerordentlich fruchtbarer angeschwemmter Boden und 10,000,000 Prärieland sind. Von letzterem ist ein großer Theil zum Weizenbau sehr geeignet und kann das Ganze als Weideland günstige Verwendung finden.

Die Volkszählung im Jahre 1880 ergab für das Territorium Washington eine Bevölkerung von 75,120 Seelen oder ungefähr eine Seele auf die engl. Quadratmeile.

Die Geschichte des Territoriums ist mit der Oregon's aufs Engste verknüpft. Vom Congreß im Jahre 1853 organisirt, zählte es damals nur etwa 3,965 weiße Einwohner, von welchen 1,682 stimmberechtigt waren. Olympia, ganz reizend am Ende des Puget-Sundes gelegen, wurde zur Hauptstadt ausersehen, und die erste Legislatur tagte dort im Jahre 1854. Im westlichen Theile des Territoriums lebten im Jahre 1840 noch etwa 25,000 Indianer, die lange Jahre mit den weißen Ansiedlern in Fehde lagen, jetzt aber friedlicheren Beschäftigungen sich zugewandt haben und vom Ertrage der Jagd und des Fischfangs sich ernähren; ihre Zahl ist auf 14,000 gesunken.

In den Jahren 1858—59 und 1861—62 fand eine bedeutende Einwanderung statt, die durch das Auffinden von Gold in den Flüssen Frazer und Salmon hervorgerufen wurde. Im Jahre 1863 wurde Idaho von Washington abgetrennt.

Es ist unverkennbar, daß in dem letzten Jahrzehnt eine stete Entwickelung des Territoriums stattgefunden hat. Die reichen Hülfsquellen jenes Landstriches ermöglichen es einem strebsamen Arbeiter, sich rasch eine gesicherte Existenz zu gründen, und Alles berechtigt zur Hoffnung, daß dem Territorium Washington noch eine glänzende Zukunft bevorsteht.

Ortsbeschaffenheit.

Gebirge. Das Cascaden-Gebirge mit seinen Wasserfällen theilt jenen ganzen Länderstrich in zwei ungleichmäßige Hälften, die in Bezug auf örtliche Verhältnisse, Bodenbeschaffenheit, Clima und Erzeugnisse außerordentlich von einander verschieden sind. Dieser Gebirgszug ist ein Ausläufer der Sierra-Nevada-Kette und läuft in gleicher Richtung mit der Küste, etwa 110 engl. Meilen von derselben entfernt.

Das Caseaden-Gebirge mit seinen verschiedenen Ausläufern, das Küstengebirge und die Blauen Berge, geben jener Gegend ein auffallendes Gepräge, und es hat nicht leicht ein anderer Theil der Vereinigten Staaten solch abwechselnde, großartige Naturschönheiten aufzuweisen, wie sie hier in all ihrer Pracht sich darbieten. Zahllose, von mehr oder minder bedeutenden Flüssen durchschlängelte, weite, fruchtbare Thäler, ungeheure Waldstrecken und langgedehnte Prärien fallen dem Beschauer ins Auge, und gar Manchem entschlüpft beim Anblick des reichen Segens, den die Natur verschwenderisch über jene Gegenden ausgeschüttet hat, unwillkürlich der Ruf: „Welch schönes, herrliches Land!"

Gewässer. Ein Hauptvorzug von Oregon und Washington sind die das Land nach allen Richtungen hin durchziehenden zahlreichen Flüsse, deren unerschöpfliche Wasserkraft, wenn sie nur erst einmal dem menschlichen Unternehmungsgeiste dienstbar gemacht ist, ganz außerordentlich zum wirthschaftlichen Aufschwunge jener beiden Staatswesen beitragen wird.

Der größte Fluß des nordwestlichen Pacific-Gebietes ist der Columbia, der mit seinen zahlreichen Nebenflüssen die Abzugsgewässer einer Bodenfläche von nahezu 395,000 Quadratmeilen in sich aufnimmt. Er entspringt im Felsengebirge (den Rocky Mountains) und nimmt, wie aus der Karte erhellt, den Snake-Fluß, den Willamette und viele andere in sich auf. Auch Inlandseen sind in reicher Fülle vorhanden, die einen großen Fisch-Reichthum enthalten, und außer den Häfen, die durch die Mündungen der verschiedenen größeren Flüsse gebildet werden, gibt es deren der Küste entlang noch eine ganze Anzahl für Schiffe mit geringerem Tiefgange. An all diesen Häfen und Buchten entfaltet sich mehr und mehr ein rühriges Handelstreiben, und sind Nutzholz, Kohlen, Fische, Austern, Feldfrüchte und die Erzeugnisse der Milchwirthschaft die hauptsächlichst verschickten Artikel.

Clima. Die am Stillen Ocean gelegenen Gegenden erfreuen sich eines durchaus milden, gleichmäßigen Climas, das sich am ehesten mit dem Deutschlands vergleichen läßt. Es wird weder zu heiß, noch zu kalt, und ist nach Ausspruch der Aerzte ein derartiges Clima das gesundeste, das man sich denken kann. Wie die brittischen Inseln ihr mildes Clima der Einwirkung des Golfstromes verdanken, so trägt der „Japan-Strom" zur Erhöhung der Temperatur der nördlichen Pacific-Staaten bei, die z. B. im Januar um 10 bis 20 Grad höher als in den auf gleicher Höhe liegenden Gegenden der Atlantischen Küste ist.

Trotzdem ist im Clima von Oregon und Washington eine große Verschiedenheit bemerkbar, je nachdem man sich östlich oder westlich vom Caseaden-Gebirge befindet. Im Westen ist der Winter mehr regnerisch als kalt; der durchschnittliche Thermometerstand im Frühjahr beträgt 52° Fahrenheit, im Sommer 67°, im Herbst 53° und im Winter 38°, was eine mittlere Abweichung von nur 29° ergibt. Der Winter oder die Regenzeit beginnt etwa Mitte Oktober, sehr häufig aber auch erst im November und endet ungefähr zu Anfang Mai. Im Dezember, Januar und März sind die Regengüsse am häufigsten und stärksten, zu Anfang und Ende der Regenzeit jedoch sind die Niederschläge nur schwach und werden von Tagen des schönsten Sonnenscheins unterbrochen. Hier

New-Tacoma, Puget Sound, W. T.

(Endpunkt der Pacific-Division der Northern Pacific Eisenbahn.)

und da wechſelt der Regen auch mit mehr oder minder ſtarkem Schneegeſtöber ab. Gewitter ſind außerordentlich ſelten, und von Hagelſchlägen, Orkanen, Erdbeben und ähnlichen zerſtörenden Naturereigniſſen weiß man in jenen Gegenden nichts.

Fällt im weſtlichen Oregon und Waſhington der Thermometer einige Grad unter den Gefrierpunkt, ſo wird die Luft außergewöhnlich hell und klar, und ſtarker Reif in der Nacht iſt die Regel. Die im Frühjahr hie und da vorkommenden Fröſte, die in vielen Gegenden oft alle Erntehoffnungen im Keime zerſtören, ſind in dem in Rede ſtehenden Landſtriche gewöhnlich von außerordentlich dichten Nebeln begleitet, die, vom Ocean aus ſich über das Land verbreitend, mit ihrer großen Feuchtigkeit das erſtarrte Pflanzenreich zu neuem Leben erwecken, ehe dieſes von den ſcharfen Sonnenſtrahlen getroffen werden kann. Es liegt auf der Hand, daß deßhalb die Frühjahrs-Nachtfröſte wenig Schaden anzurichten vermögen. An der Seeküſte prangt in Folge dieſer feuchten Atmosphäre das Gras faſt das ganze Jahr hindurch im ſaftigſten Grün, und ſelbſt während des Winters ſind im Freien blühende Blumen keine Seltenheit.

Eis erreicht nur in ausnehmend kalten Wintern die nöthige Dicke, um gehauen und für praktiſche Zwecke verwerthet zu werden. Das Frühjahr beginnt ſo früh, daß die Pflanzenwelt oft ſchon mächtig entwickelt iſt, wenn in denſelben oder ſüdlicheren Breitegraden an der atlantiſchen Küſte noch Alles im tiefſten Winterſchlafe liegt.

Im Sommer iſt die Temperatur eine gemäßigte. Hie und da eintretende Regenſchauer oder gelegentliche Morgen-Nebel gewähren dem Pflanzenreich die nöthige Feuchtigkeit. Der Juli iſt der heißeſte Monat, doch weht am Abend faſt immer ein angenehmer Luftzug, und kühle Nächte erquicken den von der Arbeit Ermüdeten.

Wir haben jedoch ſchon weiter oben betont, daß das Clima in Oregon und Waſhington nicht überall den gleichen Charakter an ſich trägt. War bisher von dem weſtlich des Cascaden-Gebirges liegenden großen Becken die Rede, ſo kommen wir jetzt auf die öſtlich gelegenen Theile zu ſprechen, die von dem weſtlichen ſowohl in Bezug auf Temperaturverhältniſſe wie Bodenbeſchaffenheit und natürliche Lage durchaus verſchieden ſind. Der Thermometer ſteht dort im Winter bedeutend niedriger, im Sommer dagegen höher, und die durchſchnittliche Regenmenge iſt um die Hälfte geringer, als in den der Küſte näher liegenden Gegenden. In der Zeit vom Juni bis zum September fällt faſt nie Regen, und beſſeres Erntewetter könnte ſich der Farmer gar nicht wünſchen.

Der Frühling beginnt in den öſtlichen Theilen Oregons und Waſhingtons etwa um die Mitte Februar und dauert bis Mai, während welcher Zeit eine genügende Regenmenge fällt, um der erwachenden Pflanzenwelt die nöthige Feuchtigkeit zu geben.

Was wir nun über das Clima von Oregon und des Territoriums Waſhington geſagt haben, darf natürlich nur im Allgemeinen verſtanden werden und iſt nicht auf alle einzelnen Theile jenes Länderſtriches gleichmäßig anwendbar. Wie überall, ſo ſind auch hier, je nach Lage, bedeutende Verſchiedenheiten in den climatiſchen Verhältniſſen zu finden. Es iſt daher bei der ungeheuren Ausdehnung des in Frage ſtehenden Gebietes für den Einwanderer ein Leichtes, ſich innerhalb der Grenzen deſſelben ein ihm beſonders zuſagendes Clima auszuſuchen. So wird

z. B. dem aus der norddeutschen Tiefebene Kommenden die Küstengegend am ehesten zusagen, während der an rauhere Witterung gewöhnte Bergbewohner sich am schnellsten in den höher gelegenen Gegenden einzubürgern vermag. Eines steht fest, und wir wiederholen es nochmals: Das Clima Oregons und Washingtons ist ein durchaus angenehmes und gesundes und für europäische Einwanderer mehr geeignet, als in den meisten anderen Theilen der Vereinigten Staaten.

Der Boden. Wie sich Oregon und Washington durch ein günstiges Clima auszeichnen, so ist dies in eben so hohem Grade bezüglich ihrer Bodenbeschaffenheit der Fall. In jenem großen Gebiete gibt es nur wenig ganz unfruchtbare Stellen, und es ist eines seiner vorzüglichsten Merkmale, daß sich die Güte des Bodens nicht auf die Thäler allein beschränkt, sondern sich auch bis in die höheren Lagen des Landes erstreckt. Getreide und Wurzelfrüchte können mit Erfolg da gepflanzt werden, wo kräftiger, natürlicher Graswuchs zu finden ist, und wenn höher hinauf sich der Anbau des Landes auch vielleicht weniger lohnt, so bieten einerseits die ungeheuren Waldungen mit ihrem Ueberfluß an Nutzholz und andererseits der Reichthum des Landes an brauchbaren Mineralien mehr als genügenden Ersatz.

In der westlich vom Cascaden-Gebirge sich erstreckenden großen Thalmulde ist der Boden stark lehmhaltig, mit einem reichen Prozentsatz von Humus; in den Flußniederungen ist werthvolles angeschwemmtes Land zu finden, denn Jahrtausende haben dort an einer außerordentlich günstigen Zusammensetzung des Bodens gearbeitet, und die Resultate, die bei der Bebauung desselben erzielt werden, sind wahrhaft staunenswerth. Ohne des Düngers zu bedürfen und nur oberflächlich mit dem Pfluge bearbeitet, erzeugt der Boden Jahre hindurch ungeheure Mengen von Getreide, Hopfen, Heu, Früchten und Gemüsen, die in Bezug auf Güte unerreicht dastehen. Diese große Fruchtbarkeit ist besonders auch darin zu suchen, daß der Boden vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit Feuchtigkeit sehr lange zurückzuhalten vermag.

Ein großer Theil dieses Bodens ist bis jetzt noch mit dichtem Gestrüpp, wilden Apfelbäumen und Erlen bedeckt, wogegen sich Tannen und Fichten seltener vorfinden, und während man im sogenannten Prärielande ohne große Vorarbeiten an die Bestellung des Bodens gehen kann, muß derselbe hier erst urbar gemacht werden. Es erfordert dies einen Kostenaufwand von 15 bis 20 Dollars per Acker, jedoch wird diese nothwendige Ausgabe durch den bei der Urbarmachung gewonnenen oft recht werthvollen Holzvorrath gewöhnlich wieder ausgeglichen.

In den höher gelegenen Gegenden ist der Boden weniger werthvoll und besteht meistentheils aus rothem, braunem oder schwarzem Lehm, eignet sich jedoch trotzdem für den Anbau von Getreide und bietet namentlich auch vorzügliches Weideland in Hülle und Fülle.

In den Gegenden östlich vom Cascaden-Gebirge enthält der Boden eine sehr tief gehende Lage schwarzen Lehms, der hauptsächlich aus Fluß-Ablagerungen und zersetzter Lava besteht. Der reiche Salz-Gehalt macht diesen Boden zum Weizenbau besonders geeignet, da er leicht zu pflügen ist und seine lockeren Bestandtheile stets genügende Feuchtigkeit aufsaugen, die ihm während des Sommers durch starken Thaufall zugeführt werden.

Schwamish am Puget Sound, W. T.

Auf den alten Regierungskarten sind in Folge oberflächlicher Kenntniß große Strecken des besten Bodens als unfruchtbares Land bezeichnet, und in der That wurden erst vor etwa fünf Jahren Versuche, dieses Land anzubauen, gemacht, deren überraschender Erfolg obige Auffassung als ganz irrig erwies. Wiewohl nun der lohnende Anbau dieses Bodens rasch um sich griff, so ist bis jetzt doch nur ein geringer Theil des fruchtbarsten Gebietes unter Bebauung, weshalb der Landmann hier die beste Gelegenheit hat, einen werthvollen Besitz wohlfeil zu erwerben. Die zahlreichen Wasserstraßen und die allmälig das Land nach allen Richtungen hin durchkreuzenden Eisenbahnen sichern ihm ein lohnendes Absatzgebiet nach den größeren Stapelplätzen des Landes, und schon jetzt werden von Oregon und Washington aus ganze Heerden von Rindvieh und Schafen nach den Märkten von Utah, Idaho u. s. w. getrieben.

Aepfel, Birnen, Pflaumen und Pfirsiche gedeihen hier in besonderer Güte, Apfelbäume kommen sehr rasch vorwärts, und Pfirsichbäume pflegen schon im dritten Jahre Frucht zu tragen. Hie und da fällt allerdings, was ja allenthalben vorkommt, die Obsternte schlecht aus, von einer mißrathenen Getreide-Ernte hat man aber noch nichts gehört.

Die einzige Schwierigkeit, die sich dem Ansiedler gegenüberstellt, ist der verhältnißmäßige Mangel an Bauholz, da Erlen, Birken und Baumwollpappeln, die als Feuerungsmaterial benutzt werden können, allerdings in Menge vorhanden sind, Tannen und Fichten jedoch aus dem Gebirge herbeigeschafft werden müssen, wo bereits viele Sägemühlen errichtet worden sind, die zum Theil durch künstliche Transportwege mit den Eisenbahn-Stationen in Verbindung stehen. In den Schneidemühlen kostet das Nutzholz etwa 12 Dollars per Tausend Fuß, in den größeren Holzniederlagen ist der Preis jedoch, im Verhältniß zu der Entfernung, ein höherer, immerhin aber sichert der ungeheure Holzreichthum des Landes eine verhältnißmäßige Billigkeit dieses unentbehrlichen Materials.

Bodenerzeugnisse.

Das Haupt-Erzeugniß des ganzen nordwestlichen Pacific-Gebietes ist Weizen, dessen ausgezeichnete Beschaffenheit auf allen Märkten des In- und Auslandes bekannt ist und ihm stets den höchsten Preis sichert. Seine Aehre ist voll und schwer, das Korn ungewöhnlich dick, und wiegt ein Bushel Oregon-Weizen fast immer 5 bis 9 Pfund mehr als irgend eine andere Art. Wären genug Arbeiter vorhanden, um den Boden zu bebauen, so könnte in Oregon und Washington eine unermeßliche Menge dieser wichtigen Brodfrucht erzeugt werden. Im Jahre 1881 betrug der Ernte-Ueberschuß nicht weniger als 300,000 Tonnen oder 10,000,000 Bushel (600 Millionen Pfund), wovon 180,000 Tonnen im Westen und 120,000 im Osten gebaut waren. Bis zum 15. November 1881 waren 105,000 Tonnen nach auswärtigen Häfen verschifft, 15,000 der Küste entlang befördert und 35,000 für San Francisco bestellt. Es blieben somit im Innern des Landes noch 145,000 Tonnen, von denen mehr als die Hälfte schon nach Portland unterwegs war, während man

für den Reſt blos noch auf höheren Waſſerſtand wartete, um auch ihn dahin zu verſenden. Es iſt das ſchon ein ganz anſehnlicher Getreidehandel, und hatten die Eiſenbahnen bedeutende Anſtrengungen zu machen, um dem ſtarken Verkehr gerecht werden zu können, zur Erntezeit des Jahres 1882 jedoch werden weitere Bahnlinien fertig ſein und den Getreide-Transport weſentlich erleichtern.

Hafer wird ebenfalls in vorzüglicher Güte erzeugt und in großer Menge in den Handel gebracht; Welſchkorn dagegen gedeiht nur in den ſüdlicheren Landſtrichen.

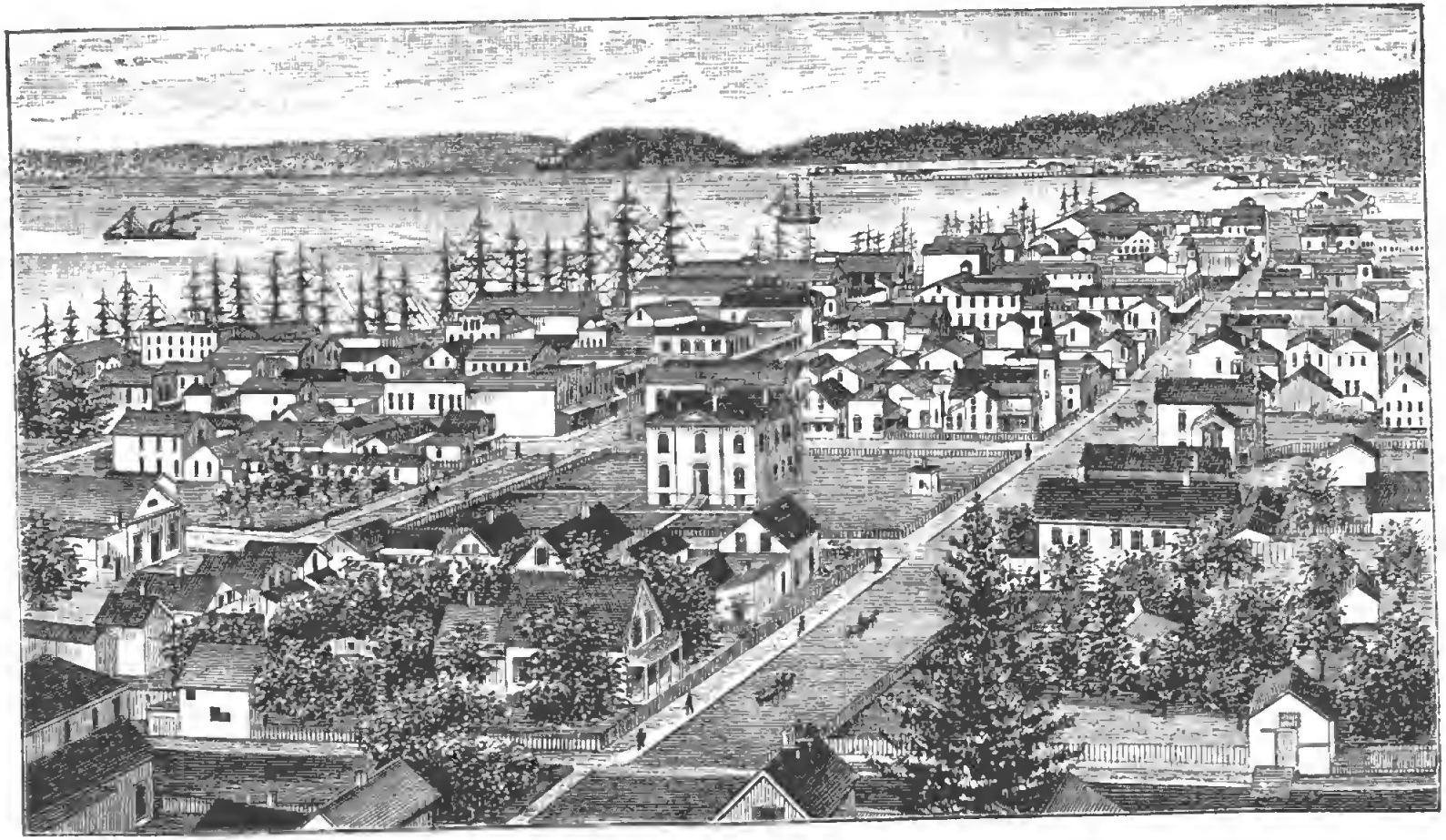
Hopfen bildet einen wichtigen Ausfuhr-Artikel. Er wird meiſtentheils in den Flußniederungen angebaut und iſt von unbeſtrittener Güte. Der Ertrag eines Ackers ſchwankt zwiſchen 1500 und 3000 Pfund. Gegenwärtig befinden ſich die meiſten Hopfenpflanzungen im Willamette- und im Puyallup-Thal. Der Preis per Pfund beträgt 15—20 Cents, im beſten Falle gewinnt man alſo 600 Dollars (2500 Mark) aus dem Ertrage eines Ackers.

Flachs gedeiht ebenfalls vorzüglich und wird in bedeutenden Mengen gezogen. Sein Anbau erfordert bekanntlich große Sorgfalt, doch wird der Landmann für ſeine Mühe reichlich belohnt, da es durchaus nichts Ungewöhnliches iſt, vom Acker 400—800 Pfund vollſtändig gereinigte Faſer zu erhalten. Die Farmer in der Umgegend von Moskau, nahe der Grenze von Idaho, ernteten im Jahre 1881 nicht weniger als 100,000 Buſhel Flachsſamen, für die ſie ebenſo viele Dollars erhielten.

Für den Anbau von Gemüſe jeder Art iſt der Boden wie geſchaffen. Kartoffeln, Kohl, Zwiebeln, Bohnen, Erbſen, Rüben, Gurken und Sellerie werden in großer Menge gepflanzt; mit Zwiebeln beſonders, die hauptſächlich in den Niederungen gezogen werden, wird ein lohnender Handel getrieben; Melonen und Paradiesäpfel dagegen reifen beſſer in den warmen trockenen Gegenden öſtlich des Caſcaden-Gebirges.

Obſt gedeiht ebenfalls vortrefflich, beſonders Aepfel, Birnen, Pflaumen, Pfirſiche und Aprikoſen, mit denen, in friſchem ſowohl wie getrocknetem Zuſtande, ein lebhafter Handel betrieben wird, der einer großen Ausdehnung fähig iſt und mit der Zeit einer der wichtigſten Erwerbszweige des Landes zu werden verſpricht, um ſo mehr, als in England das von der Pacific-Küſte kommende Obſt jedem anderen vorgezogen wird.

Futterkräuter wachſen in unermeßlicher Fülle. Oeſtlich vom Caſcaden-Gebirge liegen, niedrig geſchätzt, 40 Millionen Acker natürlichen Weidelandes, von dem der weitaus größte Theil gutes, nahrhaftes Futter liefert. Weſtlich dieſes Gebirgszuges iſt eine große Mannichfaltigkeit von einheimiſchen Gräſern zu finden. Wilde Erbſenſtauden, die ein vorzügliches Viehfutter abgeben, wachſen an den Bergabhängen, beſonders an Stellen, wo die Waldungen durch Feuer gelichtet wurden. Von den beſſeren Gräſern liefert das ſogenannte Timotheus-Gras das beſte Heu. Rother und weißer Klee bringen unter richtiger Behandlung reichen Ertrag, ebenſo gedeihen Alfalfa und engliſches Gras faſt überall.



Aſtoria, Oregon, Einfahrt in den Columbia Fluß.

Die Tragfähigkeit des Bodens ist natürlich je nach der Beschaffenheit desselben, so wie der auf den Anbau verwandten Mühe sehr verschieden. In den eigentlichen Weizengegenden wird ein mit nur mittelmäßiger Sorgfalt gepflügtes und eingesäetes Feld durchschnittlich 20—35 Bushel pr. Acker tragen. Bei besserer Behandlung, aber immer noch ohne Verwendung von Dünger, können, wie Dr. Blalock, der berühmte Landwirth, auf seiner großen Weizen-Farm durch Versuche bewiesen hat, bis zu 40, ja 50 Bushel per Acker erzielt werden.

Der durchschnittliche Ertrag von Weizen per Acker mag mit 22 Bushel eher noch zu niedrig als zu hoch bemessen sein. Hafer und Gerste ergeben im Durchschnitt 35 Bushel, Welschkorn 40, Roggen 20, Erbsen 40, Bohnen 36, Kartoffeln 300, süße Kartoffeln 150, gelbe Rüben 500, und Futterrüben 600 Bushel per Acker. Mit Kopfkohl kann man 2½—3 Tonnen erzielen.

Die Erntezeit für Weizen dauert etwa vom 24. Juni bis zum 10. September, für Hafer vom 13. bis zum 20. Juli, für Gerste vom 20. Juni bis zum 1. Juli, für Welschkorn vom 10. August bis zum 10. September.

Scheunen, welche in anderen Ländern so unerläßlich sind, kennt man hier nicht; denn das Getreide wird auf dem Felde durch Maschinen gedroschen, in Säcke gefüllt und sofort nach den im Lande zerstreut liegenden großen Lagerhäusern gebracht, von wo es dann nach allen Richtungen hin befördert wird. Weder Mehlthau noch Brand haben bisher irgend welchen erheblichen Schaden angerichtet, so daß seit der Besiedelung des Landes, also in einem Zeitraum von 37 Jahren, noch nicht eine einzige Mißernte stattgefunden hat. Der in den östlichen Theilen Oregons und Washingtons gewonnene Weizen ist, in Folge der dort herrschenden trockenen Sommer, so hart, daß selbst die längsten Seereisen seine Güte nicht zu beeinträchtigen vermögen. Der Haupt-Export geht nach England.

Nutzholz.

Es ist in diesen Blättern schon zu wiederholten Malen auf den in gewissen Theilen Oregons und Washingtons vorhandenen ungeheuren Reichthum an Nutz- oder Bauholz hingewiesen worden. Oestlich und westlich des Cascaden-Gebirges befinden sich Waldungen, die noch nie vom Fuß des Holzfällers betreten sind, jetzt jedoch auch allmälig der Welt erschlossen werden. In den „Blauen Bergen" und an den östlichen Abhängen des Cascaden-Gebirges ist der Ueberschuß an brauchbarem Holze ein so bedeutender, daß große, verhältnißmäßig holzarme Gegenden im Osten ihren Bedarf von daher beziehen können, im Westen aber, und besonders im Territorium Washington, ist der Holzvorrath geradezu ein unerschöpflicher. Ein unermeßliches Waldgebiet enthält hier Bäume, die nahezu per Acker 25,000 Fuß Bauholz liefern, und der ganze dort vorhandene Holzvorrath mag etwa 160,000,000,000 Fuß betragen, von denen in den letzten 35 Jahren wohl kaum 2,500,000,000 gefällt wurden. Die hauptsächlichsten Baumarten sind Cedern, Tannen und Fichten,

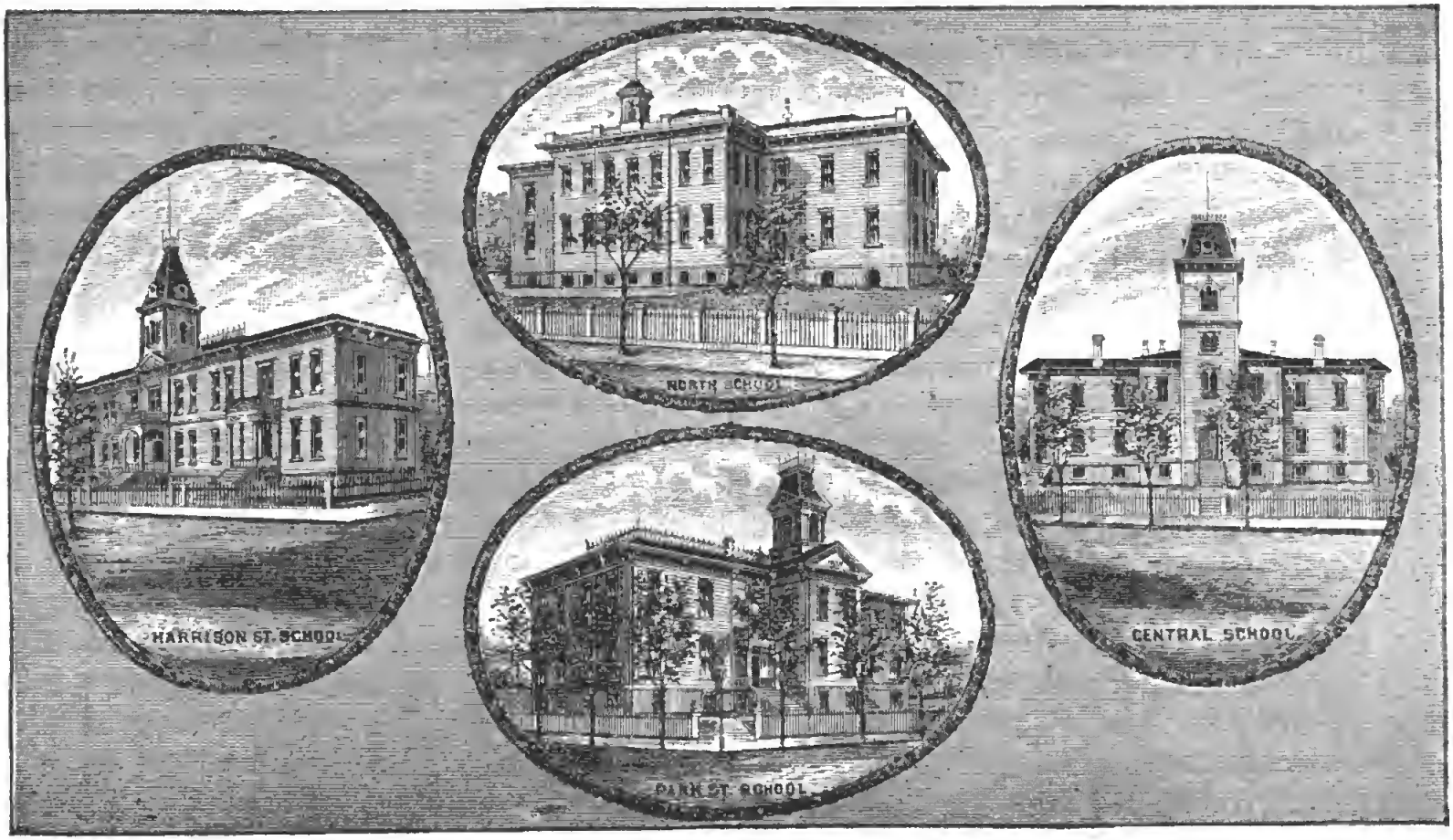
doch findet man auch Weißeichen, Eschen, Ahornbäume, Baumwollpappeln u. s. w. in ziemlicher Menge. Diese Bäume erreichen durchschnittlich eine bedeutende Höhe und haben einen beträchtlichen Umfang aufzuweisen. Aus dem gewonnenen Holze werden Eisenbahnschwellen, Dielen, Latten, Faßdauben, Pfähle, Möbel und Schiffsplanken verfertigt. Zahlreiche Sägemühlen befinden sich bereits in Gang, und täglich kommen neue hinzu. Der Handel geht hauptsächlich nach San Francisco, den Sandwich-Inseln, Mexico, der südamerikanischen Pacific-Küste und Australien. Die größte Sägemühle am Puget-Sund liegt bei Port Ludlow und liefert durchschnittlich 200,000 Fuß Bauholz den Tag. Mit den meisten Schneidemühlen sind Hobelmaschinen verbunden, vermittelst deren die feineren Holzarten für den Gebrauch vollständig zugerichtet werden. Ebenso findet man Schiffswerfte in jener Gegend, und verspricht die Schiffsbaukunst mit der Zeit ein bedeutender Industriezweig zu werden.

Vom Puget-Sund wurden im Jahre 1881 etwa 174,176,700 Fuß, auf 1,718,226 Dollars abgeschätztes Nutzholz ausgeführt. Ein bedeutender Theil desselben wurde nach fremden Häfen verschifft. Im Verhältniß zu den sich mehr und mehr einstellenden Verkehrs-Erleichterungen sind die Holzpreise in stetem Fallen begriffen; der Durchschnittspreis im Jahre 1881 war 9½ Dollars per Tausend Fuß.

Wie wir schon in einem früheren Abschnitt erwähnt haben, wird die Abfuhr dieses Holzreichthums durch die zahlreichen schiffbaren Gewässer sehr wesentlich erleichtert. Hunderte von Meilen weit bieten die meisten Flüsse Gelegenheit, das Holz ohne sonderliches Hinderniß abzuflößen. Zahlreiche Arbeiter werden auf diese Weise beschäftigt, wie überhaupt der mächtig sich aufschwingende Holzhandel viele Arbeitskräfte erfordert. Es bietet sich daher dem fleißigen Tagelöhner und besonders auch Solchen, die mit irgend einem Zweig des Holzhandels vertraut sind, die beste Gelegenheit für lohnenden Verdienst.

Fischereien.

Die Vielseitigkeit der in Oregon und Washington sich bietenden Erwerbsquellen ist eine nahezu einzig dastehende. Wie hier der Landwirth, der Holzfäller, der Schiffer, der Bergmann schnell ihr Fortkommen finden können, ebenso kann es mit Leichtigkeit der Fischer. Der in den Gewässern jenes Gebiets vorhandene Fischreichthum ist ein ganz erstaunlicher, und zahllose Märkte können von dort her ihren Bedarf an diesem wichtigen Nahrungsmittel beziehen. Ein schwunghafter Handel wird besonders mit Lachs betrieben, der hauptsächlich im Columbia-Flusse in ungeheurer Menge und verschiedenen, nach Größe und Güte gleich ausgezeichneten Gattungen vorkommt. Entlang dieses Flusses sind eine Menge Etablissements errichtet, die sich mit dem Fange, dem Einsalzen, der Verpackung und dem Versandt dieses wohlschmeckenden und nahrhaften Fisches beschäftigen. Es wird behauptet, daß in diesem Geschäftszweige etwa 2 Millionen Dollars angelegt sind und 1650 Fischerboote,



Oeffentliche Schulgebäude in Portland, Oregon.

jedes etwa im Jahre 2000 Stück erbeutet haben. Diese Boote, deren durchschnittlicher Preis 600 Dollars beträgt, gehören fast ausschließlich den Eigenthümern der verschiedenen Fisch-Packereien, von denen sie unter billigen Bedingungen vermiethet werden. Der Fang des Fisches geschieht mittelst Stell- und Schlagnetzen. Die Fischer sind, mit wenig Ausnahmen, skandinavischer oder italienischer Herkunft und werden auf 8000 geschätzt. Der Handel mit eingemachtem Lachs geht meistens nach den östlichen Staaten, doch wird auch eine bedeutende Menge nach Europa, besonders nach England verschifft. Der Preis einer Kiste, die in kleinen Blechbüchsen etwa 50 Pfund Fisch enthält, schwankt zwischen 5 und 6 Dollars, während im Jahre 1866, in welchem die erste Fisch-Packerei errichtet wurde, die Kiste 16 Dollars kostete.

Auch an den Flüssen Willamette, Umpqua und Rogue, sowie am Puget-Sund, bestehen derartige Etablissements, doch ist der in jenen Gewässern lebende Lachs von geringerer Güte und bildet das Hauptnahrungsmittel für die Uferbewohner.

Außer dem Lachs finden sich noch eine Menge vorzüglicher Fischarten in den Buchten, Flüssen und Seen Oregons und Washingtons, z. B. Forellen, Störe, Butten, Hechte, Schellfische, Barsche und Häringe, ebenso Austern und Krebse. Es leuchtet daher ein, daß der Fischfang in jenen Gegenden ebenso ergiebig wie lohnend sein und vielen Tausenden von fleißigen Arbeitern Beschäftigung gewähren muß.

Mineralien.

Der Mineralreichthum Oregons und des Territoriums Washington ist eben so groß wie mannigfaltig. Neben Edelmetallen sind besonders Kohlen und Eisen in großer Menge vorhanden.

Gold wurde zuerst im Jahre 1851 im südlichen und östlichen Oregon gefunden, und schätzt man den Werth des seit jener Zeit gefundenen edlen Metalles auf 40 Millionen Dollars.

Was aber ungleich größere Wichtigkeit hat, ist das Vorhandensein ungeheurer Kohlenlager. Westlich vom Cascaden-Gebirge liegen große Braunkohlenfelder, die schon seit einer Reihe von Jahren mit Erfolg ausgebeutet werden; die bedeutendsten Kohlenlager jedoch befinden sich am Puget-Sund, von denen das zu Newcastle, nahe Seattle, welches das ergiebigste ist, der „Oregon-Verbesserungs-Gesellschaft" gehört und durch eine 22 engl. Meilen lange Eisenbahn mit dem wichtigen Hafenplatz Seattle verbunden ist.

Nach den ebenfalls sehr werthvollen Minen am Puyallup-Fluß hat die Nord-Pacific-Bahn-Gesellschaft eine 36 engl. Meilen lange Zweigbahn bauen lassen, die bei der Stadt Wilkeson endet; überhaupt sind über das ganze Land Kohlenfelder zerstreut, deren Werth sich nach vielen Millionen bemißt.

Eisenerz wird ebenfalls in bedeutender Menge gefunden, besonders auf einer Strecke, die sich von einem am Columbia, Kalama gegenüber gelegenen Punkte südwärts bis zu den Fällen des Willamette zieht.

Hochöfen ſind zu Oswego (Oregon) und Port Townſend (Waſhington) in Betrieb. Außerdem finden ſich noch Kupfer, Blei, Zinn und eine Menge anderer mehr oder minder brauchbarer Mineralien.

Viehzucht.

Nächſt Texas iſt Oregon und das Territorium Waſhington das Paradies der Viehzüchter, in dem mit wenig Mühe ein Viehſtand unterhalten werden kann, der, was Mannigfaltigkeit und Schönheit anbelangt, weit und breit ſeines Gleichen ſucht. In den weſtlich des Caseaden-Gebirges gelegenen Gegenden läßt der Landmann das ganze Jahr hindurch ſein Vieh im Freien, wo es auf dem im Ueberfluß vorhandenen Weideland ausgezeichnete Nahrung findet, und nur für den äußerſten Fall wird ein gewiſſer Vorrath an Heu aufgeſpeichert. Das beſte Weideland für große Viehbeſtände findet ſich in den weiten Ebenen des öſtlichen Oregon und Waſhington, von wo jährlich ungeheure Heerden über die Gebirge und Hochebenen auf die Märkte der benachbarten Territorien und Staaten gebracht werden. Die Güte des einheimiſchen Viehs wird durch Kreuzung fortwährend geſteigert, und hat man im Willamette-Thal beſonders prachtvolles Holſteiner Vieh gezogen.

Nicht mindere Sorgfalt wird auf die Pferdezucht verwandt. Die hier gezogenen Pferde, die ſich ſämmtlich durch ſchönen Bau und ungemeine Ausdauer auszeichnen, finden ihre Nahrung faſt durchweg im Freien, und iſt ſomit die Pferdezucht mit nur geringen Koſten verknüpft.

Einen wahrhaft erſtaunlichen Umfang hat die Schafzucht angenommen, und bezahlt ſich dieſelbe, wenn nach richtigen Grundſätzen geleitet, ganz außerordentlich gut, beſonders in Mittel- und Südweſt-Oregon und Oſt-Waſhington, wo ſich große Strecken paſſenden Weidelandes befinden. Die von hier kommende Schafwolle erfreut ſich auf den Märkten zu New-York und Boſton bedeutender Nachfrage. Im Jahre 1881 betrug die Schur über 8 Millionen Pfund, wovon 7,350,000 Pfund nach auswärts gingen und der Reſt in einheimiſchen Spinnereien verarbeitet wurde.

Die vorzüglichen Reſultate, die hier mit der Viehzucht erzielt werden, ſind beſonders dem überaus nahrhaften Futter zuzuſchreiben, welches das vorzügliche Gras den Thieren gewährt. Man hat bei dem Eiſenbahnbau die Beobachtung gemacht, daß Pferde und Mauleſel, die während des Winters Stallfütterung erhielten, weniger gut ausſahen und nicht ſo ausdauernd bei der Arbeit waren, als ſolche, die ſich während des ganzen Jahres ausſchließlich von dem alle Beſtandtheile eines guten Viehfutters in ſich vereinigenden Gras im Freien genährt hatten; man iſt deshalb in jenen Gegenden von der Stallfütterung ganz abgekommen.

Digitized by Google

Third Street, Portland, Oregon.

Kirchen und Schulen.

Obwohl erſt Jahrzehnte verfloſſen ſind, ſeit Oregon und das Territorium Waſhington eine feſte Bevölkerung aufzuweiſen haben, ſo hat doch das Kirchen- und Schulweſen einen überraſchenden Aufſchwung genommen, denn bis zum Jahre 1879 hatte man bereits 1385 Schuldiſtrikte mit 1260 Schulhäuſern gegründet. Die Zahl der Schüler betrug 38,985, die der Lehrer 1637, und das geſammte Schuleigenthum belief ſich auf 650,000 Dollars. Die Koſten des Unterrichts werden einerſeits aus dem Erlös der vom Congreß für Schulzwecke überwieſenen Landſtrecken und andererſeits durch eine von der geſetzgebenden Verſammlung ausgeſchriebene geringfügige Steuer beſtritten. Es iſt ſelbſtverſtändlich, daß das bevölkerte Oregon die meiſten Erziehungs-Anſtalten aufzuweiſen hat, von denen mehrere Schulen höheren Ranges ſind, wie z. B. die Staats-Univerſität zu Eugene City in Oregon und zu Seattle in Waſhington.

Kirchliche Gemeinden gab es bis zum Jahre 1875 in Oregon 351, mit 242 Kirchen, 320 Geiſtlichen und einem annähernden Vermögen von 654,000 Dollars, während das Territorium Waſhington etwa 130 Kirchen mit einem Geſammtvermögen von 150,000 Dollars enthielt.

Welcher Kirche der Einwanderer auch angehören mag, ob der proteſtantiſchen oder katholiſchen, ſo kann er ſicher ſein, frei nach eigener Wahl und in gewohnter Weiſe ſeinen Herzens-Neigungen folgen zu dürfen, wie er auch faſt überall Gelegenheit findet, ſeine Kinder unterrichten zu laſſen.

Städte, Niederlaſſungen u. ſ. w.

Die Stadt **Portland**, der Haupt-Handelsplatz des ganzen nordweſtlichen Pacific-Gebietes, liegt am Willamette-Fluß, 12 engliſche Meilen oberhalb deſſen Mündung in den Columbia, und während ſie im Jahre 1870 noch 11,103 Einwohner zählte, war ſie im Jahre 1870 ſchon auf 23,000 geſtiegen, was ſich aus ihrer günſtigen Lage erklärt, die ſie mit der Zeit zu einem der erſten Handelsplätze Amerikas machen muß. Sie iſt nicht nur ein bedeutender Seehafen, den ſelbſt die größten Dampfer erreichen können, ſondern der Mittelpunkt des ganzen Eiſenbahn-Verkehrs von Oregon und Waſhington. Sowohl die große Dampfſchiffahrts-Geſellſchaft, die den Verkehr nach San Francisco, Britiſh Columbia und auf den zahlreichen Flüſſen im Innern des Landes vermittelt, wie auch die Verwaltungen der verſchiedenen Eiſenbahnlinien haben hier ihren Hauptſitz, und es iſt nicht zu viel geſagt, wenn wir die wahrſcheinliche Zahl der Einwohner für 1890 auf mindeſtens 50,000 ſchätzen.

Die Anlage der Stadt iſt ebenſo freundlich wie praktiſch. Ihre Straßen ſind breit, gut beleuchtet und faſt durchweg gepflaſtert, und die Staats- wie die von den großen Handels-Geſellſchaften errichteten Gebäude können ſich mit ähnlichen der größten Städte meſſen. Markthallen und große Lagerräume ſind in genügender Anzahl vorhanden, an

Kaufläden ist die Stadt besonders reich, und für die öffentliche Sicherheit und gesundheitliche Ueberwachung sorgt eine musterhafte Verwaltung.

Wir geben nachstehend noch die Namen der hauptsächlichsten Städte und Flecken Oregons mit der Einwohnerzahl, die sie i. J. 1880 aufzuweisen hatten:

Salem, Staats-Hauptstadt, 52 Meilen südlich von Portland am Willamette gelegen, Hauptort des Kreises Marion, 2,538 Einwohner.

Astoria, Sitz der Behörden des Kreises Clatsop, 12 Meilen von der Mündung des Columbia, mit gutem Hafen und lebhaftem Handel, 2,803 Einwohner.

Oregon City, Hauptort des Kreises Clackamas, bedeutender Fabrikplatz mit unerschöpflicher Wasserkraft, 1,264 Einwohner.

Corvallis, im Kreise Benton, Sitz der Staats-Ackerbau-Schule, und Endpunkt der westlichen Abtheilung der California- und Oregon-Eisenbahn, 1,128 Einwohner.

Dalles, eine aufblühende Stadt am Columbia, 2,232 Einwohner.

Roseburg, im Kreise Douglas, Hauptstadt des Umpqua-Thales und bisher südlicher Endpunkt der Oregon- und California-Eisenbahn, 822 Einwohner.

Jacksonville, der bedeutendste Platz des Rogue-Fluß-Thales, 839 Einwohner.

Baker City, blühender Ort im Mittelpunkt der Bergwerksgegend, Endpunkt zweier Eisenbahnlinien, 1,258 Einwohner.

Albany, im Willamette-Thal, ein Hauptstapelplatz für Weizen, 3,517 Einwohner.

Eugene City, Sitz der Staats-Universität, 1,170 Einwohner.

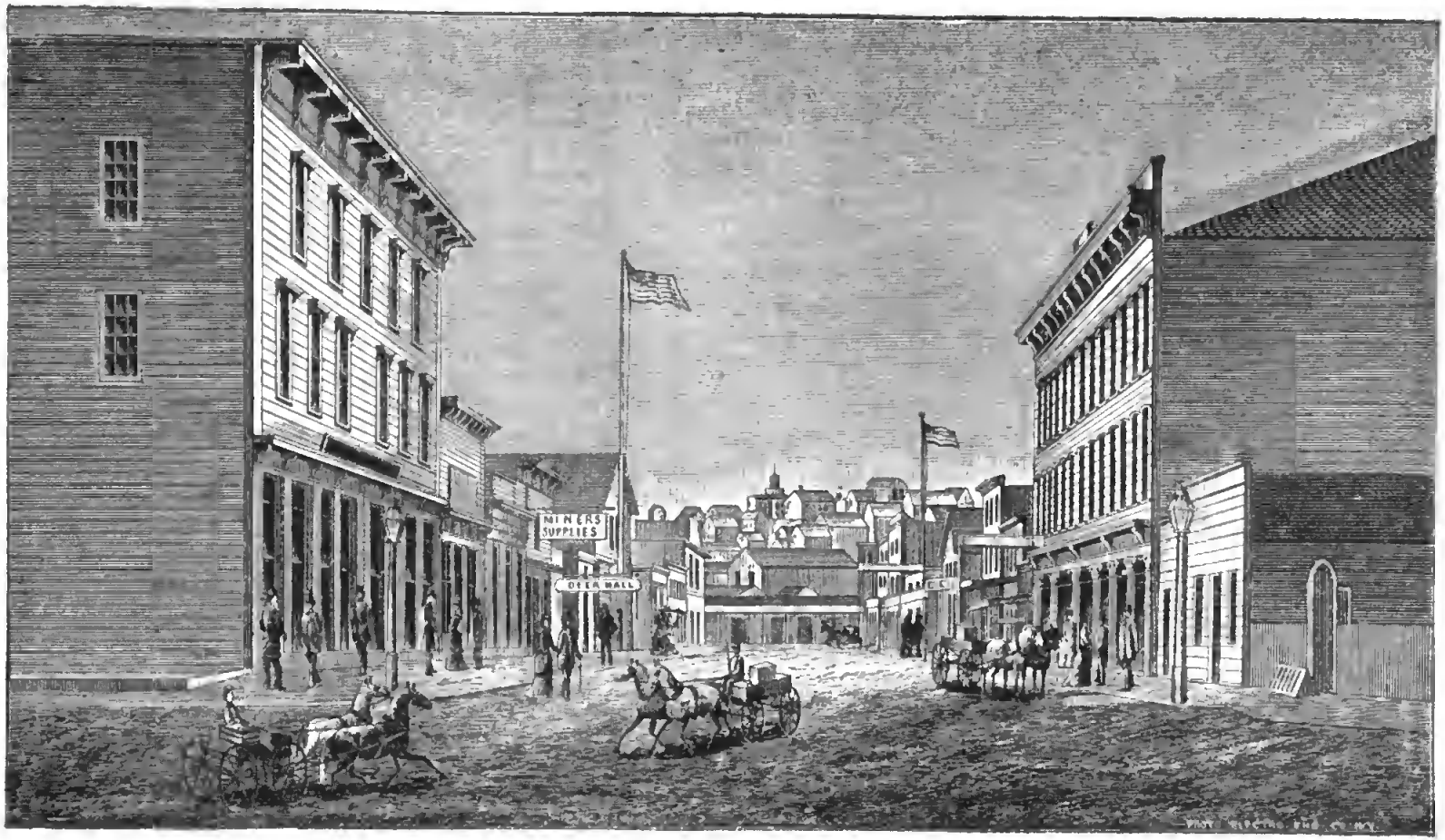
Die bedeutendste Stadt im Territorium Washington ist **Seattle**, am Puget-Sund gelegen, mit lebhaftem Handel in Kohlen, Eisen und Fisch, 3,533 Einwohner; dann folgt **Olympia** mit 1,232 Einwohnern, Regierungssitz.

New-Tacoma, Endpunkt des Zweiges der Nord-Paeifie-Bahn am Puget-Sund, 1,098 Einwohner.

Port Townsend, Zoll-Hafen am Puget-Sund, 917 Einwohner.

Vancouver, am Columbia, Sitz des Chefs eines Militärbezirks, 1,722 Einwohner.

Im östlichen Theil des Territoriums ist **Walla Walla** der bedeutendste Ort, es liegt im Mittelpunkt der bis jetzt erschlossenen fruchtbaren Weizengegend und ist mit Portland durch eine direkte Eisenbahn verbunden, 3,588 Einwohner.



Commercial Street, Seattle, W. T.

Dayton, mit einer Woll-Spinnerei und bedeutender Stapelplatz für Weizen, 996 Einwohner.

Colfax, 444 Einwohner; **Spokane Falls**, 350 Einwohner; **Yakima City**, 267 Einwohner, und **Palouse City**, 148 Einwohner. Die vier letztgenannten sind einfache Landstädtchen.

Die im Verhältniß zu der kurzen Geschichte Oregons und Washingtons schon recht ansehnliche Zahl gewerbtreibender, blühender Städte und sonstiger fester Niederlassungen widerlegt wohl am gründlichsten die im Auslande oft noch geäußerte Ansicht, das nordwestliche Pacific-Gebiet sei bis jetzt weiter nichts als eine große Wildniß, die nur der flüchtige Fuß des Indianers oder hie und da ein einsamer weißer Jäger durchstreife, und es böten sich dem Ansiedler die unüberwindlichsten Schwierigkeiten. Aus diesem Grunde haben wir uns veranlaßt gesehen, den Beweis zu liefern, daß Oregon und das Territorium Washington bereits auf einer solchen Entwickelungsstufe angekommen sind, daß man sie mit Fug und Recht als civilisirt bezeichnen darf.

Das Willamette-Thal. Dieses seiner Schönheit, Gesundheit und Fruchtbarkeit wegen berühmte Thal liegt im westlichen Oregon und hat von Norden nach Süden eine Länge von 125 Meilen, während seine durchschnittliche Breite 40 M. beträgt. Seine Gebirgszüge sind dicht bewaldet, zahlreiche Flüsse erhöhen seine Naturschönheiten, und es ist so malerisch mit seinen herrlichen Fernsichten gelegen, daß man es oft das Paradies Oregons nennen hört.

Auf diesem wundervollen Fleck Erde haben sich auch vor Jahren die ersten Ansiedler niedergelassen, und heute ist das Willamette-Thal der dichtest bevölkerte Theil des Staates. Es enthält vier Millionen Acker des fruchtbarsten Landes, von denen noch nicht einmal der fünfte Theil angebaut ist. Welche Aussichten für unternehmende Landleute!

Der Boden ist in dieser Gegend für den Anbau aller Getreidearten, hauptsächlich aber für Weizen geeignet. Unter gewöhnlichen Verhältnissen bringt der Acker von 20—30, ja häufig bis zu 40 Bushel Weizen hervor. Auf Feldern, die einen Sommer brach gelegen haben, erntet man durchschnittlich 25 Bushel per Acker (1500 lb.); doch liefern selbst Felder, die seit einem Viertel Jahrhundert unausgesetzt unter Bebauung waren, sehr ergiebigen Ertrag. Der Weizen aus dem Willamette-Thal hat ein außerordentlich kräftiges Korn und das aus ihm gewonnene Mehl ist von ungewöhnlicher Weiße, so daß auf den englischen Märkten Oregon-Weizen immer um 3—5 Cents per Bushel höher bezahlt wird als Weizen aus Californien.

Das im Willamette-Thal bis jetzt noch unbebaute Land ist theils im Besitze der Vereinigten Staaten Regierung, theils gehört es der „Oregon und California" und „Oregon Central-Eisenbahn-Gesellschaft," denen es, um sie in ihrem Bemühen, das Land der Civilisation zugänglich zu machen, zu unterstützen, seiner Zeit vom Congreß überwiesen worden ist.

Die der „Oregon und California Eisenbahn-Gesellschaft" gemachten Landschenkungen betrugen etwa 12,180 Acker per Bahnmeile. Diese Gesellschaft verkauft ihr Land unter sehr annehmbaren Bedingungen zum

Preise von $1.25 bis $7.00 (5—28 Mark) den Acker, wobei noch ein Rabatt von 10 Prozent bei Baarzahlungen gewährt wird. Kauft man dagegen auf Credit, so muß ein Zehntel der Kaufsumme baar erlegt und der mit 7 Prozent zu verzinsende übrige Betrag in bestimmten jährlichen Abzahlungen getilgt werden, wodurch manchem verhältnißmäßig unbemittelten Einwanderer Gelegenheit gegeben wird, schnell zu Wohlstand und Grundbesitz zu gelangen.

Die Palouse-Gegend.

Was das Willamette-Thal für Oregon, das ist annähernd die Palouse-Gegend für das Territorium Washington. Dieser zwischen der Hauptlinie der Nord-Paeific-Bahn und dem Snake-Fluß gelegene Landstrich bildet einen Theil des Kreises Whitman und gehört noch zu der großen Weizengegend des Columbia-Thales. Das hauptsächlich aus welligen Prärien bestehende Land wird von zahlreichen Flüssen durchzogen, auch findet man ausgezeichnetes Quellwasser im Ueberfluß. Das Clima ist sehr gesund und hört man nur selten von Lungenkrankheiten oder Fieber.

Der Boden ist durchweg fruchtbar und in erster Linie zur Weizen-Cultur geeignet; es werden von diesem durchschnittlich 30—35 Bushel per Acker geerntet. Ebenso gedeihen vortrefflich: Hafer, Gerste, Roggen, Hirse und Flachs, sowie alle Gemüsearten.

Der Palouse-Distrikt ist durch die Nord-Paeific Bahn, sowie durch die von der „Oregon Eisenbahn- und Schifffahrts-Gesellschaft" erbauten Linien mit den größeren Städten des Landes in Verbindung gebracht und kann deshalb zur Ansiedlung bestens empfohlen werden.

Erwerbbare Ländereien.

Die Nord-Paeific Eisenbahn-Gesellschaft besitzt weitausgedehnte Landstrecken, die so eben unter sehr günstigen Bedingungen zum Verkaufe ausgeboten werden. Die ihr in dem nordwestlichen Pacific-Gebiete gehörenden Ländereien liegen größtentheils in Yakima, Walla-Walla, Columbia, Garfield, Whitman und Stevens, sowie im Kreise Nez Percé, Territorium Idaho, und sind alle diese Ländereien in den letzten Jahren mit Verkehrswegen genügend versehen worden. Nicht allein, daß sie von der Hauptlinie der Nord-Paeific Bahn durchschnitten werden, auch die von der „Oregon Eisenbahn- und Schifffahrts-Gesellschaft" erbauten Strecken, sowie ferner die zahlreichen Flüsse, z. B. der Columbia und der Snake, gewähren bedeutende Verkehrserleichterungen und sichern den verschiedenen Landeserzeugnissen leichten Absatz nach den großen Handelsplätzen.

Spokane Falls, W. T.

Der Boden ist durchweg sehr ergiebig und Wasser überall genug vorhanden. Die empfehlenswerthesten Gegenden sind Crab-, Rock- und Hangman Creek im Kreise Stevens, sowie Thorne-, Pine- und Cottonwood Creek im Kreise Whitman.

Westlich des Cascaden-Gebirges besitzt die genannte Gesellschaft große Waldungen; dort findet sich in den verschiedenen Flußthälern, sowie auf dem nördlich des Columbia sich erstreckenden Höhenzuge Land genug, das mit verhältnißmäßig geringer Mühe urbar gemacht werden kann und sich vorzüglich zum Weizenbau eignet. Auch in der Puget-Sund-Gegend ist gutes Land in Menge vorhanden.

Die „Oregon Verbesserungs-Gesellschaft" besitzt ebenfalls bedeutende Landstrecken, die meistentheils östlich des Cascaden-Gebirges liegen. Im Kreise Whitman z. B. bietet sie 145,000 Acker zum Verkaufe aus, ferner 20,000 Acker im Grande Ronde- und Powder-Fluß-Thal. Auch diese Ländereien sind durchweg fruchtbar, leicht zugänglich und billig zu erwerben; ihr Preis schwankt zwischen 5 und 10 Dollars für den Acker.

Die Landgesetze der Union.

Wir geben nachstehend eine kurze Uebersicht der in Bezug auf den Erwerb von Regierungsland geltenden Bestimmungen.

Das Heimstätte-Gesetz (Homestead Law) ermächtigt jedes Familienhaupt, Mann oder Frau, ebenso jeden alleinstehenden großjährigen Mann, im Falle sie Bürger der Vereinigten Staaten sind oder erklären, es werden zu wollen, 160 Acker Land auf ihren Namen eintragen zu lassen, wofür eine Eintragegebühr von $5.50 bis $14 bezahlt werden muß, und nach fünfjähriger ununterbrochener Bewohnung und Bebauung des ihnen zugewiesenen Landes erhalten sie einen für alle Zeiten gültigen Besitztitel; doch ist Regierungsland, welches Edelmetalle enthält, von dieser Bestimmung ausgeschlossen.

Ferner wird durch ein besonderes Gesetz dem auf solche Weise in den Besitz von Land Gekommenen ein Vorkaufsrecht auf weitere 160 Acker gewährleistet, wobei Regierungsland mit $1.25 und das bei dieser Gesetzesbestimmung eingeschlossene Eisenbahn-Land mit $2.50 bezahlt werden und die Kaufsumme bei ersterem in dreizehn, bei letzterem in dreiunddreißig Monaten gänzlich getilgt sein muß.

Jede nähere Auskunft wird von den Land-Agenturen der Vereinigten Staaten bereitwilligst ertheilt. In Oregon befinden sich solche zu Oregon City, Roseburg, Dalles, La Grande und Linkville; im Territorium Washington zu Olympia, Vancouver, Yakima City, Walla Walla und Colfax.

Steuern.

Oregon ist seines sparsamen Staatshaushaltes wegen bekannt, so daß der Steuersatz ein sehr geringer ist. Während der letzten zwei Jahre betrugen die Ausgaben 395,952 Dollars, denen eine Einnahme von

432,605 Dollars gegenüber ſtand. Dieſe Abgabe, bei der die Zinſen der Staatsſchuld mit eingeſchloſſen waren, wurde durch eine Steuer von $4 vom Tauſend aufgebracht. Das im Staate befindliche Geſammtvermögen wurde im Jahre 1880 auf 69 Millionen Dollars geſchätzt.

Im Territorium Waſhington liegen die Verhältniſſe noch günſtiger. Dieſes war zu Ende 1881 nicht nur völlig ſchuldenfrei, ſondern es fand ſich auch noch ein Ueberſchuß von 22,000 Dollars im Staatsſchatz, ſo daß nur eine Steuer von $3 vom Tauſend erhoben wird, um daraus die laufenden Ausgaben zu beſtreiten.

Handel.

Lange Jahre hindurch war das nordweſtliche Pacific-Gebiet commerciell gänzlich von Californien abhängig; jetzt dagegen ſteht daſſelbe faſt auf eigenen Füßen. Ueber Portland geht nicht nur der weitaus größte Theil des Handels direkt nach den öſtlichen Staaten oder dem Auslande, man findet auch dort nachgerade alle von auswärts importirten Artikel. Ebenſo iſt Aſtoria ein äußerſt lebhafter Handelsplatz geworden, und im Innern finden ſich genug aufblühende gewerbtreibende Städte.

Nach den amtlichen Berichten der Zollbeamten zu Portland und Aſtoria geſtaltete ſich der Handel mit einheimiſchen Erzeugniſſen vom Columbia nach fremden Häfen alſo:

Von Portland.

1880.		1881.	
Weizen 1,762,515 Buſhel	$1,845,537	Weizen 4,076,508 Buſhel	$3,765,232
Mehl 180,663 Faß	891,872	Mehl 337,395 Faß	1,484,311
		Sonſtige Waaren	74,960
Im Ganzen	$2,737,409	Im Ganzen	$5,324,503

Von Aſtoria.

1880.		1881.	
Weizen 479,721 Buſhel	$469,032	Weizen 790,510 Buſhel	$739,170
Mehl 17,894 Faß	86,779	Mehl 49,652 Faß	248,852
Lachs 204,855 Kiſten	1,022,157	Lachs 342,149 Kiſten	1,736,993
Sonſtige Waaren	3,147		
Im Ganzen	$1,581,115	Im Ganzen	$2,725,015

Wir ſehen aus vorliegenden Zahlen, daß ſich die Ausfuhr vom Columbia-Fluß in einem einzigen Jahre beinahe verdoppelt hat und daß die Geſammtausfuhr während beider Jahre ſich auf über 12 Millionen Dollars belief.

Dock der Oregon Eisenbahn- und Schiffsbaus-Gesellschaft (900 Fuß lang), Portland, Oregon.

Im Jahre 1880 wurden über Portland Waaren im Werthe von 486,208 Dollars eingeführt; das Jahr 1881 brachte eine Steigerung dieses Handelszweiges um 153,008 Dollars.

Ein direkter Verkehr besteht jetzt mit England, Belgien, Frankreich, Britisch Columbia, den Südsee-Inseln, China und Australien.

Die Hauptmasse des Weizens geht nach England, Irland, Belgien und Frankreich, der Lachs fast ausschließlich nach England.

Der Handelsverkehr mit China hat bedeutend zugenommen, da Portland für die von dort kommenden Schiffe vier Tage näher als San Francisco liegt und diesem deshalb nach Herstellung einer direkten Bahn empfindliche Concurrenz bereiten muß.

Ueber Astoria wurden im Jahre 1881 für 220,000 Dollars Waaren eingeführt.

Es muß im Auge behalten werden, daß obige Zahlen und Angaben sich nur auf den direkten Verkehr mit auswärtigen Häfen beziehen und der bedeutende Küstenverkehr mit Californien nicht mit inbegriffen ist; denn allein von Portland aus werden jede Woche bedeutende Mengen von Mehl, Wolle, Holz, Kohlen und Fisch nach San Francisco verschifft.

Es ist leicht begreiflich, daß man an letzterem Orte das Aufblühen Portlands nur mit scheelen Augen betrachtet; aber von dort ausgesprengte Gerüchte über die Gefährlichkeit der Einfahrt in den Columbia werden gründlich durch die Thatsache widerlegt, daß mit jedem Jahre die Zahl größerer Segelschiffe, die bis nach Portland hinauffahren, sich vermehrt; denn man weiß sehr wohl, daß der Eingang in den Columbia um nichts schwieriger ist, als die Einfahrt in die Häfen von New York oder San Francisco, und die Zeit wird nicht mehr fern sein, wo die Metropole Californiens einen großen Theil ihres Handels an das sich mächtig entwickelnde Portland wird abgeben müssen.

Verkehrswege.

Wir haben schon wiederholt darauf hingewiesen, wie schnell die Verkehrserleichterungen in Oregon und Washington seit einigen Jahren im Zunehmen begriffen sind: Gegenden, die vor Kurzem noch öde und verlassen dalagen, durchsaust jetzt die Eisenbahn, längs der Bahnlinie entstehen allenthalben Niederlassungen, und Flüsse, die früher nur von Fischerbooten belebt waren, werden jetzt von stolzen Dampfern befahren. Reges Treiben entfaltet sich überall: Tausende von fleißigen Arbeitern sind emsig am Baue neuer Bahnstrecken beschäftigt, in den Wäldern tönt die Art des Holzfällers und knirscht die Säge der Holzschneidemaschine, und nur Leute, die zu faul oder zu stolz sind, sich zur Arbeit zu bequemen, sind in diesem frisch aufblühenden Gemeinwesen nicht willkommen.

Der biedere, fleißige deutsche Landmann, der tüchtige Handwerker, der strebsame bemittelte Kaufmann, sie alle mögen nur kommen, es ist Raum und Arbeit genug für sie vorhanden! Nicht mehr braucht sich der Ein-

wanderer vor der weiten Reise zu scheuen. Die Zeiten, wo man auf Ochsenkarren Monate lang durch die Wildniß seinem Ziele entgegenziehen mußte, sind vorüber, und die Bahnen befördern jetzt mit Schnelligkeit Jeden dahin, wo er sich niederzulassen wünscht. Nur wenige Jahre rastloser Arbeit haben diesen glücklichen Wandel vollbracht.

Wir geben nachstehend ein Verzeichniß der in Oregon und Washington schon in Betrieb befindlichen Eisenbahn- und Schifffahrtslinien:

1) **Die Nord-Pacific-Eisenbahn**, von Wallula Junction, im Terr. Washington, nach dem Pend d'Oreille-See, Idaho (233 Meilen). Diese Bahn durchschneidet den fruchtbarsten Theil der Kreise Whitman und Stevens, und ebenso bedeutende Wald- und Minen-Gegenden im Kreise Kootenai, Idaho.

2) **Die Pacific-Abtheilung derselben Eisenbahn.** Dieselbe erstreckt sich von dem am Columbia gelegenen Kalama nach Tacoma, am Puget-Sund (105 Meilen), mit einer 30 Meilen langen Zweiglinie nach den Kohlengegenden von Wilkeson und Carbonado.

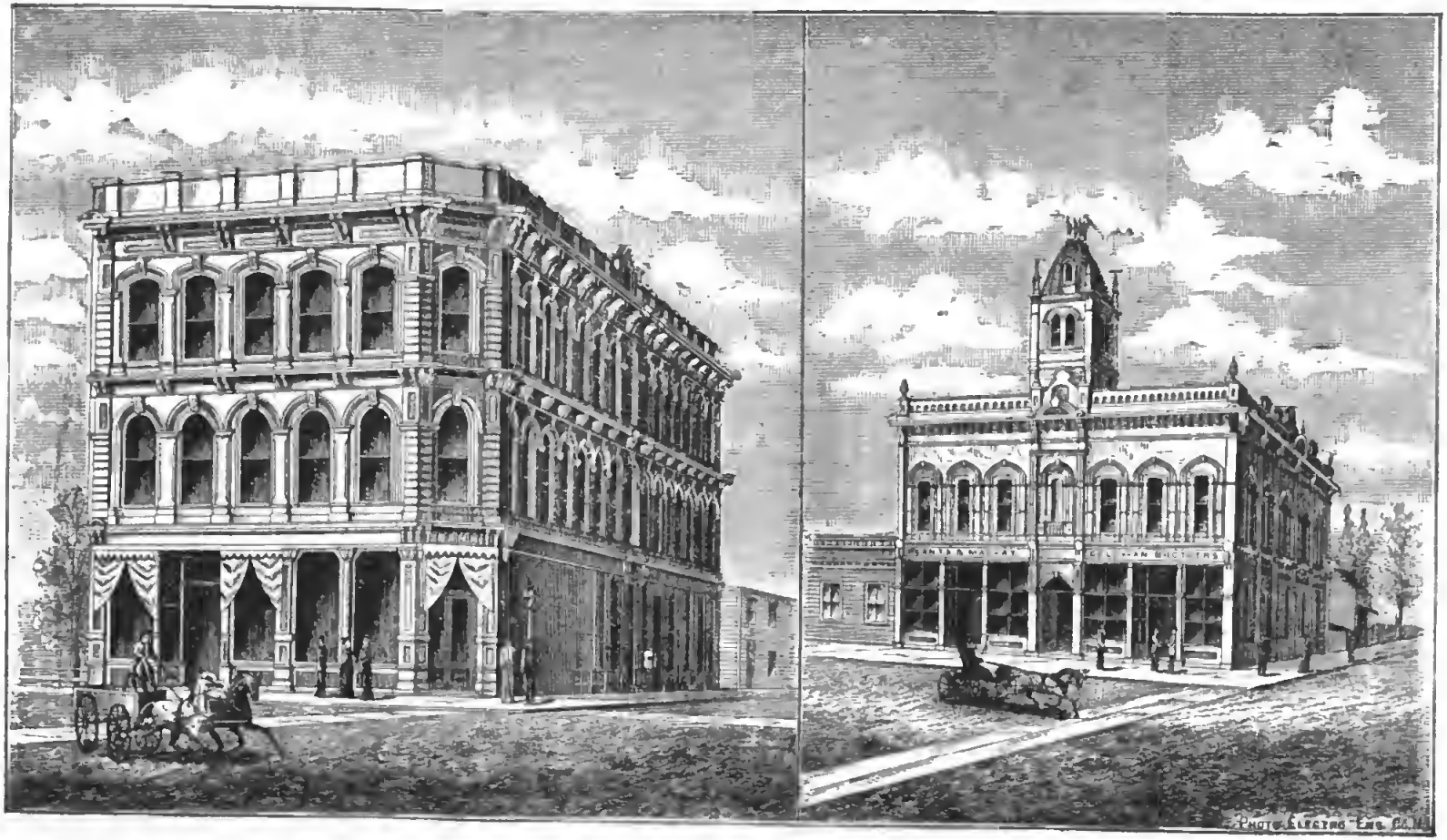
3) **Eine sich an die Pacific-Abtheilung der Nord-Pacific-Bahn anschließende kurze Schmalspurbahn** von Olympia nach Tanino.

4) **Die Ostseite-Abtheilung der „Oregon- und California-Eisenbahn"** von Ost-Portland nach Roseburg im Umpqua-Thale, eine Strecke von 200 Meilen. Diese Bahn läuft dem östlichen Ufer des Willamette entlang und berührt alle bedeutenden Punkte in diesem Flußthale. Der Fortbau dieser Linie nach Californien macht jetzt rasche Fortschritte. Zwischen Roseburg und Redding besteht eine gut geleitete Postverbindung.

5) **Die Westseite-Abtheilung der „Oregon und California-Eisenbahn".** Dieselbe beginnt innerhalb der Stadt Portland, läuft zuerst dem westlichen Ufer des Willamette entlang, durchzieht in weitem Bogen den Kreis Washington und wendet sich dann südlich bis nach Corvallis (97 Meilen). Von hier aus wird diese Linie nach Junction City weiter gebaut werden, um Anschluß an die Ostseite-Abtheilung zu finden; ebenso ist eine Linie nach Astoria beabsichtigt.

6) Eine der Oregon-Eisenbahn-Gesellschaft gehörige, die fruchtbarsten Theile des Willamette-Thales zu beiden Seiten des Flußes durchschneidende Schmalspurbahn, von Coburg (120 Meilen von Portland) an der Ostseite des Willamette bis Ray's Landing. Auf der Westseite des Thales zieht sich dieselbe südlich bis Airlie (37 Meilen), mit einer 7 Meilen langen Zweiglinie nach Sheridan. Diese Bahn ist von der Oregon-Eisenbahn- und Schifffahrts-Gesellschaft für eine lange Reihe von Jahren gepachtet.

7) Die von letzterer Gesellschaft erbaute und vorzüglich ausgerüstete Hauptlinie durch das Columbia-Thal, von Portland über Dalles und



Gebäude in Walla Walla, W. T.

Wallula nach Walla Walla und Dayton, mit einer Zweiglinie von Bolles Junction nach Teras Ferry am Snake-Fluß, und einer Schmalspurbahn von Whitman, nahe Walla Walla, nach Blue Mountain-Station, in Oregon.

8) Die Ocean-Dampferlinien der obengenannten Gesellschaft erstrecken sich einerseits von Portland bis San Francisco, und andererseits bis nach Britisch Columbia, den Häfen des Puget-Sunds und Alaskas. Die Gesellschaft hat ausgezeichnete Personen- und Fracht-Dampfer in ihrem Dienst und läßt regelmäßig alle 4 Tage Schiffe von Portland nach San Francisco und umgekehrt abgehen.

9) Eine aus etwa 30 Dampfböten und Lichtern bestehende Flottille unterhält auf den Flüssen Columbia, Willamette und Snake täglichen Verkehr bis zur äußersten Grenze ihrer Schiffbarkeit.

10) Vier neue große eiserne Kohlenfracht-Dampfer, welche den Verkehr zwischen Seattle und San Francisco vermitteln.

Anhang.

Rathschläge für Einwanderer.

Nachdem wir uns nun über die allgemeinen Verhältnisse Oregons und Washingtons genügend verbreitet haben, wollen wir zum Schluß Denen, welche sich mit dem Gedanken der Auswanderung nach dem großen nordwestlichen Pacific-Gebiete tragen, mit wohlgemeinten Rathschlägen an die Hand gehen.

Vor Allem möge sich Niemand, der genöthigt ist, durch harte Arbeit sein Brod zu verdienen, zur Auswanderung entschließen, wenn er sich nicht einer festen Gesundheit erfreut. Es sind mit dem Wechsel des Climas und der Lebensweise immer Unannehmlichkeiten verknüpft, die ein Rüstiger leicht überwinden kann, denen der Schwächling aber bald zum Opfer fallen muß. Um sich in einem fremden Lande, inmitten einer fremdartigen und gemischten Bevölkerung, über Wasser zu halten, dazu gehört ein gutes Theil Ausdauer, die nur einem gesunden Menschen erhalten bleiben kann.

Ebenso bleiben alleinstehende ältere Leute am Besten zu Hause, wo sie im Falle von Hülfsbedürftigkeit und Arbeitsunfähigkeit eine Versorgung

finden können, die ihnen im fremden Lande ſchwerlich zu Theil werden würde. Auch Familien mit vielen Kindern ſollten es ſich reiflich überlegen, ehe ſie ſich zur Auswanderung entſchließen; kräftige, ledige junge Leute laufen wenig Gefahr und kommen überall durch.

Ferner iſt es unerläßlich, daß Auswanderer ſo viel Mittel beſitzen, um wenigſtens für den Anfang nicht Noth leiden zu müſſen. Beſonders Familienhäupter mögen dies wohl beherzigen, denn es geht nicht immer gerade ſo, daß Einwanderer nach ihrer Ankunft ſofort Arbeit finden, ſo daß Geduld und ein nicht zu knapper Nothpfennig häufig von Nöthen iſt. Familien, welche mit der Abſicht herüberkommen, Land zu erwerben, haben, nach Abzug aller Reiſe-Unkoſten, etwa 500 Dollars (2000 Mark oder 2500 Franken) nöthig, um die Koſten der erſten Anſchaffung an Geräthen, Vorräthen und Vieh, ſowie des Baues eines einfachen Hauſes beſtreiten zu können.

Energiſche Leute werden ſich, wenn ſie auch noch ſo beſcheiden anfangen, bald vorwärts arbeiten. So haben wir der Beiſpiele genug, daß Bauern, die zuerſt als Pächter auf einer Farm ſaßen, es innerhalb weniger Jahre dahin brachten, dieſe käuflich erwerben zu können, denn ehrliche Leute finden immer Gelegenheit, beſonders in den weſtlich des Cascaden-Gebirges gelegenen Gegenden, ein Anweſen in Pacht zu nehmen. Auch für Leute, die mehr Mittel zur Verfügung haben, iſt dies ſehr empfehlenswerth, denn man kann ſich auf dieſe Weiſe über alle Verhältniſſe genau unterrichten, wird durch Erfahrung klüger und vermeidet ſo manche Mißgriffe, die durch allzu raſche Niederlaſſung häufig gemacht werden. Die Bedingungen bei der Pacht einer Farm ſind gewöhnlich derart, daß, wenn der Eigenthümer neben dem Land auch noch das Inventar, d. h. den Beſtand an Pferden, Wagen und Milchvieh dem Miether zur Benutzung überläßt, die Hälfte der Ernte ihm gehört; vermiethet er aber blos das Land und die etwaigen Gebäulichkeiten, ſo beanſprucht er gewöhnlich ein Drittel der Ernte. Die Koſten der Bebauung belaufen ſich, das Pachtgeld mit inbegriffen, auf $10 für den Acker.

Vor zwölf Jahren konnte man noch im Willamette-Thal und faſt überall gutes, gepflügtes Farmland für 15—20, uncultivirtes für 4—5 Dollars kaufen; ſeit jedoch Eiſenbahnen das Land durchziehen, iſt der Werth deſſelben bedeutend geſtiegen, und koſtet cultivirtes Farmland jetzt 30—40, in einzelnen Gegenden ſogar, z. B. nahe Salem, 50—60 Dollars, während mit Unterholz bewachſenes Land mit 12—15 Dollars bezahlt wird. Dagegen gibt es wieder Gelegenheit, in Landſtrichen, die etwas abſeits der Verkehrsſtraßen liegen, Farmen zu billigeren Preiſen zu erwerben.

Der Einwanderer, der über Mittel zu verfügen hat, thut immerhin beſſer daran, bereits cultivirtes Land zu kaufen, als ſich erſt mit der Urbarmachung wilder Strecken abzumühen; nur möge er beim Ankaufe einer Farm darauf bedacht ſein, nicht zu hohe Preiſe zu bezahlen, vor Allem jedoch, ſich das Beſitzrecht in gehöriger Weiſe zu ſichern; denn damit kann man im fremden Lande nicht vorſichtig genug ſein.

Leute dagegen, welche verhältnißmäßig mittellos ſind, müſſen ſich freilich der Mühe unterziehen, das ihnen von der Regierung überwieſene oder auch unter billigen Bedingungen von einer Eiſenbahn-Geſellſchaft

gekaufte Land erſt urbar zu machen; doch wird ſich bei Ausdauer und Fleiß der Unbemittelte innerhalb weniger Jahre ebenfalls ein ſicheres, ſchuldenfreies und ertragsfähiges Anweſen ſchaffen können.

Die Lohnverhältniſſe ſind in Oregon und Waſhington ſehr günſtig. Ein tüchtiger Farmarbeiter erhält den Monat 25—30 Dollars (100—120 Mark) baares Geld und Koſt und Logis, Erntearbeit wird mit 1½ Dollars (6 Mark) den Tag bezahlt. Fleiſcher ſind ſehr geſucht und erhalten guten Lohn. In den Sägemühlen am Puget-Sund werden tüchtige Arbeiter mit 60—90 Dollars (240—360 Mark) ohne Koſt und Logis, den Monat bezahlt. Kräftige fleißige Leute finden überall Arbeit, und der Verdienſt iſt durchſchnittlich ſo, daß man im Stande iſt, etwas zu ſparen. Der Eiſenbahnbau erfordert zahlreiche Arbeiter, die 1¾—2 Dollars (7—8 Mark) den Tag erhalten, während Aufſeher 75—100 Dollars (300—400 Mark) den Monat bekommen. Zimmerleute, Schmiede und Maurer verdienen 2½—4 Dollars den Tag, Leute mit eignem Geſpann 4 Dollars, Maſchinenarbeiter und Keſſelſchmiede 3½—4 Dollars, Tüncher 3½ Dollars, Sattler 4—5 Dollars den Tag. Ueberhaupt dürfen tüchtige Handwerker auf einen täglichen Verdienſt von 2½—5 Dollars rechnen. In Wollſpinnereien wird 1—1¼ Dollar pro Tag bezahlt. Dienſtboten, beſonders weibliche, ſind außerordentlich geſucht und erhalten 10—15 Dollars den Monat.

Sogenannte „gebildete Leute," die nicht verſtehen, die Arbeit anzufaſſen, wie ſie gerade kommt, bleiben am Liebſten weg; auch Advokaten, Aerzte und Geiſtliche werden vorerſt noch mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, tüchtige, unternehmende Geſchäftsleute jedoch mit Kapital und genügender Kenntniß der engliſchen Sprache ein weites und dankbares Feld für ihre Thätigkeit finden.

Reiſewege.

Die beſte Zeit zur Einwanderung iſt unſtreitig im Frühjahr und Sommer, der Herbſt iſt ſchon weniger zu empfehlen, und gänzlich unrathſam iſt es, im Winter herüber zu kommen. Leute, die in der guten Jahreszeit hier eintreffen, finden in den meiſten Fällen ſofort lohnende Beſchäftigung, oder ſie können, wenn ſie mit der Abſicht kommen, Land zu erwerben, unverweilt an die Beſtellung deſſelben gehen.

Einwanderer, die ſich im nordweſtlichen Paeific-Gebiete niederlaſſen wollen, werden am beſten thun, ſich zuerſt nach Portland zu wenden. Als Hauptknotenpunkt des Eiſenbahn- und Schifffahrtsverkehrs und Sitz einer Einwanderer-Agentur, auf der man ſich über alle hieſigen Verhältniſſe Auskunft holen kann, eignet es ſich vorzüglich für einen erſten Aufenthaltsort in dieſem Lande, das ſo Vielen eine Heimath zu bieten vermag, und in dem Alle, die etwas zu leiſten vermögen, hochwillkommen ſind.

Europäiſche Einwanderer können Portland auf verſchiedenen Wegen erreichen, indem ſie von New-York aus die Ueberlandroute (am beſten nach ihrer Vollendung die Nord-Pacific Bahn) benutzen oder mit der

„Pacific-Post-Dampferlinie" über die Landenge von Panama nach San Francisco und von da weiter nach Portland reisen. Auch läßt sich empfehlen, einen der direkten deutschen oder englischen Dampfer nach Panama zu nehmen und von hier aus weiter zu reisen. Von New York dauert die Reise über Panama nach Portland dreißig Tage; mit der Ueberlandbahn erster Klasse zehn und mit dem Auswandererzuge fünfzehn Tage. Bei der Schiffsreise ist die Verköstigung im Fahrpreise mit inbegriffen; bei der Ueberlandreise hat man sich mit Lebensmitteln zu versehen, wenn man nicht in der auf dem Zuge befindlichen, nicht gerade billigen Restauration seine Mahlzeiten nehmen will. Auf jedes Billet für erwachsene Personen treffen 100 lbs. Freigepäck, auf Kinder-Billets 50 lbs. Uebergewicht muß von Omaha an für jedes 100 lbs. mit $10.00 bezahlt werden. Die „Oregon Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaft" gewährt auf der Reise von San Francisco nach Portland 150 lbs. Freigepäck, während Uebergewicht nur mit zwei Cents per lb. bezahlt wird. Die Schiffe dieser Gesellschaft verlassen jeden der eben genannten Orte alle vier Tage; die Fahrzeit beträgt zwei Tage.

Personen, welche die Ueberland-Eisenbahn benutzen, thun wohl daran, „Durch-Billets" zu kaufen, die an allen großen Eisenbahnstationen zu haben sind. Der Preis sogenannter Emigranten-Billets ist steten Schwankungen unterworfen und beläuft sich augenblicklich auf $69.50 von New-York, $78.50 von Boston und $58 von Omaha. Sämmtliche Emigrantenzüge haben jetzt Schlafwagen dritter Klasse von Ogden bis San Francisco, die unentgeltlich benutzt werden können.

Einwanderer, welche nach Oregon reisen, können, falls sie durch Chicago kommen, auf dem dortigen Bureau der „Oregon Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaft", No. 52 Clark Str., sich jede bezügliche Auskunft holen. Nach ihrer Ankunft in Portland thun sie gut, sofort auf dem Bureau der genannten Gesellschaft, Ecke von Front- und D-Straße vorzusprechen, wo man ihnen bereitwilligst Rath ertheilen wird.

Auf den Flußdampfern giebt es nur Billets erster Klasse, doch wird Einwanderern für ihr Gepäck bedeutende Preisermäßigung gewährt. Mit allen an Flüssen gelegenen größeren Orten findet tägliche Verbindung statt, ebenso täglicher Anschluß zu Tacoma an die Nord-Pacific-Bahnlinie für Seattle und Victoria und bequeme Eisenbahnverbindung mit allen Theilen des Willamette-Thales.

Durchschnitts-Preise.

Im Allgemeinen ist das Leben in Oregon und Washington billiger als in den östlichen Staaten; importirte Waaren stehen allerdings etwas höher im Preise, alle Landeserzeugnisse sind jedoch außerordentlich billig zu erhalten. Der Arbeiter hat somit bei hohem Lohne verhältnißmäßig geringe Auslagen für seinen Lebensunterhalt und kann sich hier zehnmal eher etwas ersparen als in den theuren Plätzen im Osten.

In den letzten zwei Jahren stellten sich die Preise der verschiedenen Artikel etwa wie folgt:

Weizen, in großen Quantitäten, per Centner	$1 60
Hafer	45— 0 60
Kartoffeln	40— 0 75
Flachssaamen	2 00
Zwiebeln, der Bushel	1 00
Mehl, bestes, das Faß	4 50— 5 00
Gute Ackerbaupferde, per Stück	100 00
Ochsen, das Joch	125 00
Milchkühe, das Stück	25 00
Schafe, „ „	1 25— 2 00
Wolle, das lb	0 25
Schlachtvieh, das lb	3— 0 04
Fleisch im Metzgerladen	5— 0 7½
Bestes Fleisch	10— 0 14
Hühner, das Dutzend	3 00— 5 00
Zahme Enten, das Paar	1 50
Wilde Enten, „	50— 0 75
Gänse, „	3 00
Truthähne, „	3 00
Fasanen, „	0 62
Feldhühner, „	0 75
Wildpret, das lb	10— 0 12

Ackerbau-Geräthschaften.

Lastwagen	$103—140 00
Fahrbarer Pflug	100—110 00
Gewöhnlicher Pflug	10— 30 00
Getreide-Schneidemaschine	110—140 00
Säemaschine	90 00
Staubmühle	35— 40 00
Häckselmaschine	65—100 00
Sprungfeder-Wagen	140— 260 00

Kaffee.

Alter Java, das lb	20—0 22
Costa Rica, „	15—0 15½
Guatemala, „	13½—0 14½

Kerzen.

Paraffin, das lb	22½—0 25
Gewöhnliche	12—0 14

Milchwirthschaft.

Frische Butter, das lb	0 32½
Schmelzbutter, „	10—0 12
Oregon-Käse, „	14—0 16
Eier, das Dutzend	0 35

Getrocknete Früchte.

Aepfel, das lb	7—$0 10
Birnen, „ „	5— 0 10
Pfirsiche, „ „	12— 0 15
Pflaumen, „ „	10— 0 18
California-Feigen, das lb	7— 0 08

Schnittwaaren.

Feiner ungebleichter Shirting, ¾ Yard breit	7½— 0 09
Feiner ungebleichter Shirting, ¾ Yard breit	$9 —$0 10
Ungebleichter Zwillich	9½— 0 10
Gebleich. Shirting, ¾ Yd. br.	6½— 0 08½
„ „ „ „	7½— 0 09½
„ Musselin ¼ „ „	15 — 0 21
„ „ ⅜ „ „	19 — 0 24
„ „ ½ „ „	21 — 0 26
Gestreiftes Hemdenzeug	12½
Leichte Leinwand, ⅞ Yd. br.	10 — 0 12
Schwere „	15 — 0 23
Hosenzeug	18 — 0 37
Kattun	5½— 0 07
Feine Wolldecken	$8 50 — 9 50
54 Zoll breite Decken	3 75 — 4 00

Mehl, Futter u. s. w.

Weizenmehl, 200 lb Faß	$5 00
Maismehl, 100 lb	2 75
Buchweizenmehl 100 lb	4 50 —5 00
Hafergrütze „ „	4 25 —4 50
Grober Weizen „ „	3 50
Heu, 2000 lb	14 00

Getreide.

Guter Weizen, 100 lb	$1 60
Mittel „ „ „	1 50
Bester „ „ „	1 95
Hafer „ „ „	1 15 —1 40
Gerste „ „ „	1 35 —1 40
Roggen „ „ „	1 50 —2 00

Honig.

Guter	0 16
Geringer	0 12½

Felle, Pelze und Wolle.

Felle mit langer Wolle, das lb	$0 30
Felle mit geschorener Wolle „	05— 0 08
Hirschfelle, „	19— 0 22½
Biberfelle, „	1 60— 1 75
Oestliche Oregon-Wollpelze „	19— 0 27
Kornsäcke, 32x36 Zoll	9— 0 10
Wollsäcke	0 50

Spezereien.

Salatöl, 12 Quart	$9 00
Weißer Sago, das lb	0 07½
Feines Tischsalz, 12 Töpfe	1 75
Bester Essig, die Gallone	0 30
Frischer Zwieback, das lb	0 04

Frisches Obst.

Beste Aepfel, in 50 lb Kisten	$0 50
Apfelsinen, 100 Stück	2 00 —4 00
Citronen, „ „	3 00
Birnen, in 50 lb Kisten	0 50
Pflaumen, „	1 25

Eisenwaaren.

Aexte, das Dutzend	$10 00—14 00
„ „ mit Griffen	12 50 16 50
Eiserne Achsen, das lb	0 08
Ambose, „	013½
Pferdebürsten, das Dutzend	$6 00—16 00
Patronen (für Henry-Büchsen)	10 50
Hufnägel, das Pfund	25— 0 43
Handsägen, 26 Zoll, das Dutzend	18 00
Handsägen, per Fuß	0 40
Schleifsteine, per Fuß	0 02½
Axt-Stiele, das Dutzend	3 25
Hufeisen, das Faß	5 75

Kartoffeln und Gemüse.

Kartoffeln, 100 lb	50— 0 75
Kraut, das lb	0 00¾
Rüben, „	0 01
Mohrrüben, das lb	0 01
Runkelrüben, „	0 01½
Zwiebeln, „	0 01½
Bohnen, „	4½— 0 06

Saamen.

Rother Kleesaamen, das lb	16— 0 18
Weißer Kleesaamen, das lb	0 35
Ungarisches Gras, das lb	0 08

Reis.

Bester	5— 0 06

Zucker.

Hutzucker, beim Faß, das lb	$ 0 13¼
„ beim ½ Faß, „	0 13¾
Pulverisirter, das lb	13½— 0 13¾
Brauner, „	0 11¼
Körniger, „	0 12¾
Sandwich-Inseln-Zucker, das lb	0 08

Rauchfleisch.

Schinken, das lb	15— 0 19
Speck, „	15— 0 15½
Schultern, „	10— 0 11

Eingemachte Früchte.

Paradiesäpfel, 2½ lb Kannen, das Dutzend	$1 25— 1 50
Welschkorn, 2 lb Kannen das Dutzend	2 00— 2 25
Bohnen, 2 lb Kannen, das Dutzend	2 00
Pfirsiche, 2½ lb Kannen, das Dutzend	2 50— 3 00

Syrup.

Die Gallone	70— 0 75

Materialwaaren.

Bleiweiß, das lb	8½— 0 09
Leinöl, die Gallone	70— 0 72
Kienruß, das lb	35— 0 40
Terpentin, die Gallone	0 80
Schmieröl, „	$1 05— 1 10
Fischthran, „	0 60

Digitized by Google

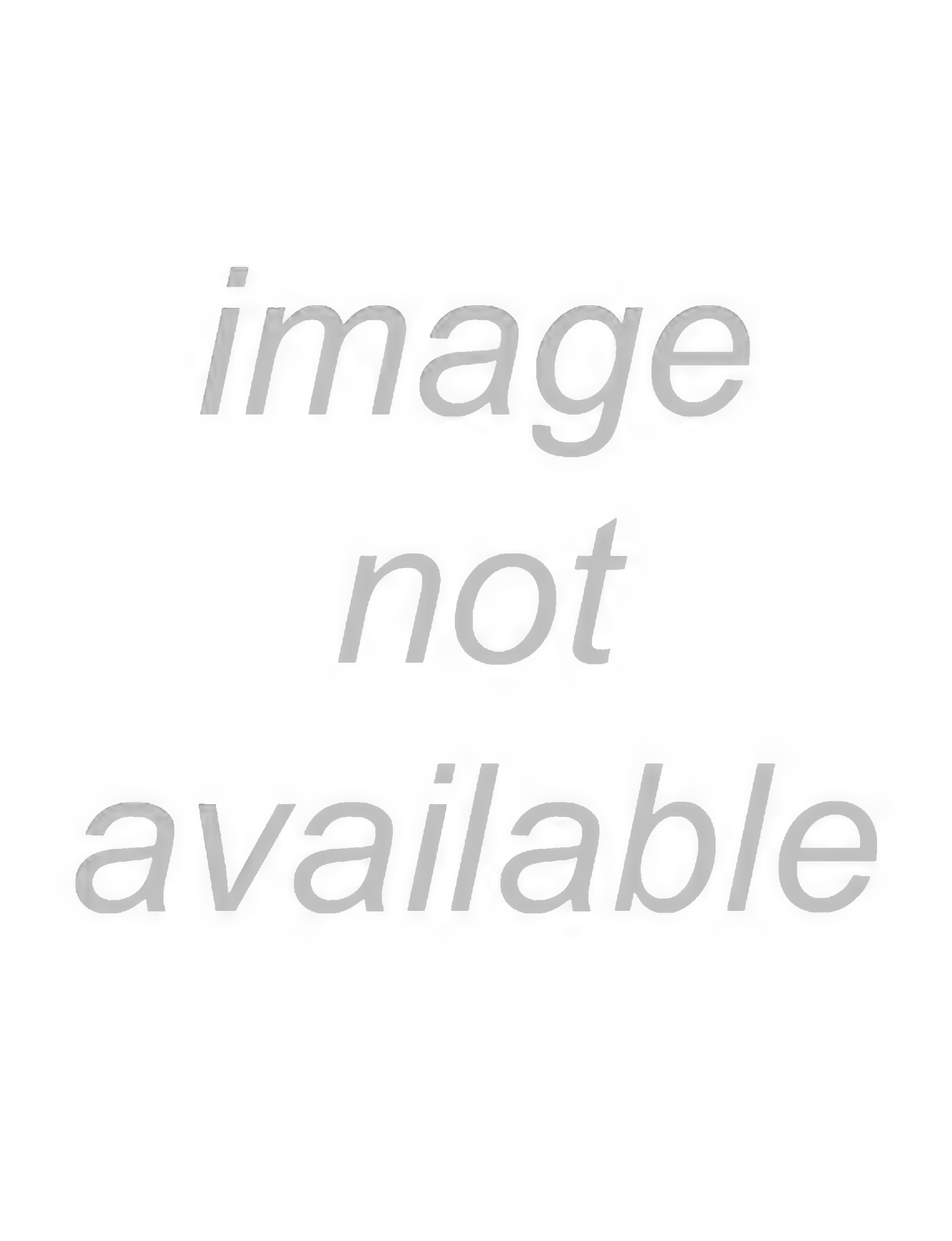


image
not
available

Portland, Or. Bureau of Immigration

Die

Nord-Pacific-Eisenbahn,

in Minnesota, Dakota und Montana,

die beste Linie nach dem goldenen Nordwesten.

Minnesota, Dakota, Montana, und allen Punkten im Nordwesten.

Zwei Expreßzüge täglich von beiden Endpunkten

zwischen

St. Paul, Duluth, Brainerd, Fargo, Bismark, Miles City

und allen dazwischen liegenden Plätzen.

Diese Eisenbahn hat Anschluß in Bismark und Glendive an die Missouri und Yellowstone Dampfer; in Miles City an die nach dem Yellowstone Park führenden Eilwagen.

Die Pullman'schen Schlafwagen laufen mit allen Zügen.

Das Land-Departement bietet zum Verkauf an

Vier Millionen Acker

Prärie-, Wald- und Wiesenland, östlich vom Missouri, das mit Aktien der Eisenbahn-Gesellschaft bezahlt werden kann, ebenso große Striche guten Acker- und Weidelandes in Dakota und Montana.

Retour-Billets

gültig für jeden Zug, für Kauflustige, und ermäßigte Passagier- und Frachtraten für alle Ansiedler.

Die günstigste Gelegenheit in den Vereinigten Staaten, um sein Geld in Ländereien anzulegen, hat man an der

Nord-Pacific Eisenbahn.

Karten und Auskunft auf Verlangen umsonst.

R. M. Newport, Land-Agent, **J. M. Hannaford,** General-Fracht-Agent, **M. Haupt,** Gen.-Betriebs-Direktor,

George K. Barnes, General-Passagier- und Billet-Agent,

St. Paul, Minnesota.

Der große Nordwesten am Pacific-Meere

enthält reiche Ländereien, gesundes Clima, unübertroffene Naturschönheiten und Wohlstand für Alle.

Die Oregon Eisenbahn- und Schifffahrts-Gesellschaft,

Nord-Pacific Eisenbahn-Gesellschaft,

und die

Oregon und California Eisenbahn-Gesellschaft

besitzen jetzt 4000 Meilen Operations-Linien auf dem Ocean, Fluß und zu Lande.

Diese Linien sind unerreicht

in ihrer prachtvollen Ocean-Flotte und ihren Palast-Flußdampfern und Eisenbahnwagen nach allen Punkten längs des berühmten Willamette- und des großartigen Columbia- und Snake Flusses, sowie den fruchtbaren Ländereien in Oregon, Washington und Idaho, wo jetzt täglich neue Ansiedlungen entstehen.

Alle paar Tage segelt ein Dampfer — Queen of the Pacific, Columbia, Oregon, State of California, George W. Elder, oder City of Chester um 10 Uhr morgens

von **San Francisco** nach **Portland, in Oregon,**

und verläßt Oregon auf der Rückreise um 5 Minuten nach Mitternacht.

Eisenbahnzüge und Dampfer gehen:

Von Portland nach Dalles, Umatilla, Walla Walla, Ainsworth, Cheney, Spokane Falls, Pend d'Oreille-See und allen Punkten stromaufwärts jeden Tag, mit Ausnahme des Sonntags, um 7 Uhr morgens;

Von Astoria, Kalama, Tacoma und Seattle, jeden Tag, mit Ausnahme des Sonntags, um 6 Uhr morgens;

Von Victoria und New Westminster, Montag, Mittwoch und Freitag, um 6 Uhr morgens;

Von Cathlamet, Bay View, Skamokaway, Brookfield, Montag, Mittwoch und Freitag, um 6 Uhr morgens;

Von Westport, Clifton und Knappa, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, um 6 Uhr morgens;

Von Oregon City, Salem, Albany, Eugene, Oakland, Roseburg, Jacksonville, Hillsboro, Forest Grove, Yamhill, Independence und Corvallis, jeden Tag, mit Ausnahme des Sonntags.

Durch-Billets zu ermäßigten Preisen

von Portland nach allen Punkten im Osten.

General-Agentur, Ecke von Front und ‚D' Straße.

C. H. Prescott, Betriebs-Direktor (Manager) der Oregon Eisenbahn- und Dampfschiffs-Gesellschaft.

J. W. Sprague, General-Superintendent der Nord-Pacific-Bahn, in New Tacoma.

R. Koehler, Betriebs-Direktor (Manager) der Oregon und Cal.-Eisenbahn, Portland, Oregon.

John Muir, Fracht-Superintendent, Portland, Oregon.

P. Schultze, General-Einwanderungs-Agent, Portland, Oregon.

A. L. Stokes, General-Passagier-Agent, 52 Clark Str., Chicago.